Skrzydlata POLSKA

Nr 33 (319) ● 13.VIII.57 ● Rok wyd. XIII ● Cena 1,50 zł

Z III Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów na Żarze. Chwila oczekiwania na odpowiednie warunki meteorologiczne do rozpoczęcia konkurencji. Foto: B. Koszewski



W NUMERZE PRZECZYTACIE:

- O KONFERENCJI FAI W PALERMO I PROJEKCIE „MAŁEGO CHALLENGE'U"
- O FILMIE „LOTNISKO" I NOWYCH POLSKICH SZYBOWCACH — „GIL" I „ZEFIR"
- O TYM, ŻE LATANIE W AEROKLUBACH JEST NADAL BEZPŁATNE
- O WANDALACH, KTÓRZY GRASUJĄ W SZKOLE SZYBOWCOWEJ W FORDONIE
- POZA TYM: SAMOLOTY — „GNAT-1", CESSNA 620 I PZL-27.

ECHA TYGODNIA

Sensacje i „sensacyjki"

TEGOROCZNY sezon lotniczy jest niezwykle ożywiony i obfituje wręcz w sensacyjne nieraz wydarzenia. Myślę, że do nich zaliczyć należy, w lataniu bezsilnikowym na przykład, nową gwiazdę czechosłowackiego szybownictwa, młodego i utalentowanego Vladislava Zejdę — nowokreowanego rekordzistę świata w przelocie docelowo - powrotnym i mistrza Francji. Niemniej sensacyjny jest również Francuz Lacheny ze swym 764 km przelotem i zdobyciem tytułu mistrza Holandii.

W ogóle trzeba stwierdzić, że w tych krajach, gdzie mistrzostwa szybowcowe odbywały się w obsadzie międzynarodowej, nie obyło się bez niespodzianek. Obok Zejdy i Lacheny'ego mistrzostwo Węgier zdobył przecież Jugosłowianin Saradic, a w Jugosławii Makula i Gorzelak spisali się wcale ładnie swym drugim i trzecim miejscem.

Przelotów 300 i 500-kilometrowych wykonano sporą ilość, tak że trudno nawet ustalić obecnie listę dalszych pilotów legitymujących się kompletem diamentów. Może i FAI się w tym wszystkim zgubiła, gdyż już dawno nie publikowała w swych biuletynach dalszego wykazu „diamenciarzy".

Za to u nas, jak można się zorientować z porządnie prowadzonych biuletynów ARPL, ilość diamentów i złotych odznak rośnie z każdym dniem, ze srebrnymi natomiast jest jakoś — nieszczególnie. 39 sztuk do czerwca, to chyba trochę za mało.

□

Analogiczna sytuacja jak w szybownictwie istnieje też w światowym spadochroniarstwie. Po wspaniałym rekordzie czechosłowackich spadochroniarzy — grupowym skoku z odrzutowca na początku sezonu — szybko dali znać o sobie spadochroniarze radzieccy, bułgarscy, a ostatnio jugosłowiańscy i rumuńscy, którzy pobili dwa radzieckie rekordy świata i jeden jugosłowiański (ci ostatni). Coraz nowe nazwiska pojawiają się w tabeli FAI, tylko jakoś u nas w tym roku cicho. Może trwające obecnie mistrzostwa Polski na Wybrzeżu przyniosą nam coś nowego.

No i przyniosły już w pierwszym dniu. Wyczyny to jednak zgoła inne. Czterech „sportowców" urwało się wieczorem, po pierwszej konkurencji, do miasta i „zabawiało się" przy wódeczce niemal przez całą noc w Trójmieście; kiedy nad ranem wrócili do obozu, kierownictwo mistrzostw zawiesiło ich w czynnościach zawodniczych i zabroniło startu w drugiej kolejce skoków, rozpoczętej dnia poprzedniego konkurencji. Na to odpowiedzieli „solidarnie" „strajkiem" pozostali zawodnicy, czego efektem było nieodbycie się w tym dniu, tzn. w poniedziałek 5 sierpnia, drugiej kolejki skoków.

Tak zapewne pojmują niektórzy nasi spadochroniarze swój „trening" przed mistrzostwami świata. MY SIĘ NA TO JEDNAK — wzorem „Expressu Wieczornego" — NIE ZGADZAMY I ŻĄDAMY od Zarządu ARPL SUROWYCH KAR DLA „SPADOCHRONOWYCH CHULIGANÓW". Takich „sportowców" nie będziemy tolerować na naszych lotniskach.

□

Staramy się więc jak możemy, aby trzymać rękę na pulsie wydarzeń lotniczo-sportowych na świecie, chociaż jak pisze Jan Szeląg w 31 numerze „Szpilek" z br. „...taksówki samolotowe... trzeba było po cichu zlikwidować, bo w pędzie i zabójczym tempie naszego życia okazało się, że postańcy wystarczą i amatorów na samoloty zabrakło".

Podobno zabrakło też amatorów na korzystanie z usług gospodarczych naszego lotnictwa, gdyż projekt utworzenia specjalnego lotniczego przedsiębiorstwa usługowego dla potrzeb gospodarki krajowej — upadł.

Za to obiecuję sobie wiele po tegorocznym centralnym pokazie lotniczym na Święto Lotnictwa, gdyż jak dochodzą głosy — ma to być coś pełnie nowego. Ale... nie uprzedzajmy faktów.

IKARUS

IV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI OTWARTE

DNIA 4 sierpnia br. o godz. 15.30, na lotnisku w Gdańsku — Wrzeszczu, rozpoczęte zostały IV Spadochronowe Mistrzostwa Polski, z udziałem 61 uczestników (w tym 9 kobiet) reprezentujących 17 aeroklubów regionalnych. W mistrzostwach bierze udział drużyna WKS Dęblin i ekipa MZKIST.

Otwarcia IV Spadochronowych Mistrzostw Polski dokonał w imieniu prezesa Aeroklubu PRL ppłk Marcin Monis. Następnie Bogdan Szmidt z Aeroklubu Łódzkiego zgłosił gotowość wszystkich skoczków do startu, po czym kierownik mistrzostw Antoni Matheus dokonał prezentacji zawodników.

Po części oficjalnej nastąpiły pokazy lotnicze, z udziałem pilotów Aeroklubu Gdańskiego, skoczków spadochronowych oraz śmigłowca wojskowego SM 1. Największe zainteresowanie wśród blisko 25 tysięcy publiczności wzbudził pokaz strącania baloników, ewolucje na śmigłowcu oraz skoki ze spadochronem. Niezwykle żywą i ciekawą konferansjerkę prowadził Adam Iwiński.

Po około dwóch godzinach rozpoczęła się pierwsza kolejka skoków IV regulaminowej konkurencji mistrzostw: skok grupowy z wysokości 600 m na celność lądowania, który przeprowadzono przy prędkości wiatru rzędu 5 m/sek.

Ostatni skoczkowie lądowali o godz. 21.00.

Punktacja tej konkurencji po pierwszym skoku przedstawia się następująco: 1. B. Strumiński (poza konkursem) Kraków — 143 pkt; 2. T. Szymański — Warszawa — 142,67 pkt; 3. R. Kosina — Kraków — 142,25 pkt; 4. S. Chmura — Krosno — 139,90 pkt; 5. H. Jaksim — MZKIST — 139,74 pkt. Wśród kobiet prowadzi R. Skalska z Warszawy, mając 141,60 pkt.

W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajmuje Warszawa i przed Krakowem. (m)

REKORDY ABŁAMOWICZA I NATKAŃCA ZATWIERDZONE

Komisja Sportowa FAI zatwierdziła ostatnio nowe rekordy międzynarodowe, ustanowione na samolocie TS-8 „Bies" przez polskich pilotów: inż. ANDRZEJA ABŁAMOWICZA — odległość w obwodzie zamkniętym 2 884,5 km — kl. C-1-d oraz inż. LUDWIKA NATKAŃCA — prędkość w obwodzie zamkniętym (2 000 km) 320,362 km/h — kl. C-1-c.

Z VI Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Moskwie

PIERWSZE SPOTKANIE MODELARZY LOTNICZYCH

30 lipca, w trzecim dniu trwania Festiwalu w Moskwie, odbyli swe pierwsze spotkanie, nie tylko na tegorocznym, ale w ogóle w historii festiwalu, modelarze lotniczy różnych krajów. Miało ono miejsce w Centralnym Aeroklubie im. W. P. Czkałowa, gdzie delegaci zostali bardzo serdecznie przyjęci przez gospodarzy.

Spotkanie to miało raczej charakter roboczy, chodziło bowiem o jak najszerszą wymianę doświadczeń i poglądów z dziedziny modelarstwa lotniczego. Odczyt na temat możliwości podwyższenia osiągów modeli lotniczych, który stał się potem punktem wyjściowym do żywej dyskusji, wygłosił przedstawiciel Polski Wiesław Kowalczyk.

Następnie uczestnicy spotkania udali się na lotnisko, gdzie przewidziany był pokaz modeli latających. Po drodze nie zabrakło okazji do nawiązania nowych lub odnowienia starych znajomości. M. in. mistrz Europy W. Pietuchow spotkał swego dawnego przyjaciela, Węgra Laszlo Erdega, z którym już niejednokrotnie startował w międzynarodowych zawodach modelarskich. Łączy ich zatem szereg wspólnych przeżyć i wspomnień. Natomiast dwaj mistrzowie: ZSRR — M. Wasilczenko i Francji — J. Manie, chociaż słyszeli o sobie od dawna, dopiero tu znaleźli okazję do osobiste go poznania się.

Rozmowom nie byłoby końca, gdyby nie czas na rozpoczęcie pokazu. Jako pierwszy wystąpił ze swym szybkim modelem na uwięzi M. Wasilczenko, potem — widzowie podziwiali lot modelu zdalnie sterowanego S. Malika. Węgier Laszlo Erdeg zademonstrował piękny lot modelu na uwięzi. Pokaz zakończyły loty modeli wolnolatających Smirnowa, Kumanina, Wiesława Kowalczyka, Szczerbakowa, Sokołowa i Węgra Erno Fridesza.

Tak zakończył się pierwszy dzień spotkania modelarzy. Wśród wielojęzycznego gwaru opuścili oni lotnisko, aby dnia następnego spotkać się znów w moskiewskim laboratorium modelarstwa lotniczego.

A. N. TUPOLEW DO UCZESTNIKÓW FESTIWALU

W dniach poprzedzających Festiwal na łamach radzieckiej prasy młodzieżowej ukazywały się wypowiedzi wybitnych artystów, pisarzy, uczonych i inżynierów, adresowane do uczestników Festiwalu.

Słynny konstruktor samolotów A. N. Tupolew oświadczył: „Młodzi przyjaciele, jest mi bardzo przyjemnie, iż szereg uczestników Festiwalu odbędzie podróż do Moskwy samolotem „Tu 104". Jesteśmy dumni, że na skrzydłach samolotów mojej ojczyzny wypisano słowo „Pokój". Serdecznie witam wysłanników na Festiwal — młodych ludzi płomiennie broniących sprawy pokoju na całym świecie." (sz)

ODRZUTOWIEC Z WROCŁAWIA POJEDZIE DO CHIN

WIELKIE spotkanie młodzieży polskiej i chińskiej (3.VIII) zakończyło się, zgodnie zresztą z przyjętym już zwyczajem, wymianą upominków. Wśród wielu podarków chińscy koledzy otrzymali od Polaków model samolotu odrzutowego, wykonany specjalnie dla nich przez młodzież z WSK we Wrocławiu.

SAMOLOTY W SŁUŻBIE... TELEWIZJI

TYSIĄCE mieszkańców Mińska oglądało transmitowane przez telewizję uroczystości otwarcia VI Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów. W retransmisji programu telewizyjnego wzięły udział dwa specjalne samoloty i smoleński ośrodek retransmisyjny. Jeden samolot odbierał audycje z Moskwy i przekazywał je do Smoleńska, skąd drugim samolotem przewożone były do Mińska.

Ta pierwsza próba „lotniczej" retransmisji telewizyjnej z Moskwy udała się. Ludność Mińska w ciągu 4 godzin śledziła przebieg uroczystości na stadionie im. Lenina w Moskwie.

Retransmisję z mińskiego ośrodka telewizyjnego otrzymał z kolei tym samym sposobem ośrodek kijowski. (sz)

Mistrzostwa szybowcowe i spadochronowe Rumunii

Od naszego stałego korespondenta z Bukaresztu — Jon Valeriu Popa

Niedawno zakończyły się w Jasi szybowcowe mistrzostwa Rumunii, rozegrane w 5 konkurencjach. Szybowcowym mistrzem Rumunii na r. 1957 został **Gheorghe Gilca** (tuż przed zawodami ustanowił on nowy rekord krajowy w kategorii dwumiejscówek, przelatując na szybowcu „Partizan" odległość — 277 km). Drugie miejsce zdobył biorący pierwszy raz udział w zawodach **Stefan Mikul**. Wieloletni posiadacz tytułu mistrzowskiego (od 1951 r.) Mircea Finescu nie brał udziału w pierwszych konkurencjach zawodów ze względu na egzamin dyplomowy. Jednakże inż. M. Finescu startując tylko w trzech dalszych konkurencjach zdołał zdobyć trzecie miejsce w klasyfikacji ogólnej.

W czasie trwania mistrzostw 9 zawodników wykonało przeloty ponad 300 km. Najlepszy przelot (nowy rekord Rumunii w kategorii jednomiejscówek) wykonał Mircea Finescu — 385 km. 5 zawodników uzyskało przewyższenie 3 000 m. Aurelia Rosianu ustanowiła przelotem 285 km nowy kobiecy rekord kraju w kategorii jednomiejscówek (poprzedni rekord — 202 km).

Równolegle do mistrzostw szybowcowych rozegrane zostały w Bukareszcie spadochronowe mistrzostwa Rumunii. Mistrzem Rumunii na rok 1957 został **Gheorghe Iancu**, który uzyskał 1 607,1 pkt. W skokach z 600 m na celność lądowania najlepszymi byli: wśród mężczyzn — **Constantin Balanescu** — 8,7 m, wśród kobiet — **Angela Suciu** — 7,5 m.

W skokach na celność lądowania — z 1 500 m i 20 sek. opóźnieniem zwyciężyli: wśród mężczyzn — **Iosif Teschler** — 5,24 m, wśród kobiet — **Angela Nastase** — 23,22 m. W skokach z 2 000 m i 30 sek opóźnieniem oraz ocenie za styl spadania, pierwsze miejsce zajęli: wśród mężczyzn — **Nicolae Velicu** — 474 pkt, wśród kobiet — **Elisabeta Popescu** — 259 pkt.

Podczas skoku zespołowego na celność lądowania z 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu **Teodor Tonasescu** uzyskał wynik — 1,625 m, lepszy o 0,265 m od aktualnego rekordu świata, należącego do Jugosławii.

SPADOCHRONIARZE JUGOSŁAWII BIJĄ REKORDY ŚWIATA

Spadochroniarze Jugosławii pobili w lipcu br. 2 nowe rekordy świata i kilka krajowych.

Pierwszy z nich ustanowił młody skoczek Zoran Pavicevic z Macedonii, skokiem na celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 metrów. Uzyskany rezultat 5,25 m od środka koła jest lepszy od poprzedniego rekordu o 69 cm.

Rekord ten ustanowiony został na republikańskich zawodach spadochronowych Macedonii w Bitolju, które odbyły się w dniach od 30 czerwca do 4 lipca br. z udziałem 22 spadochroniarzy. Pierwsze miejsce zajął w nich właśnie nowokreowany rekordzista Pavicevic, zdobywając w sumie 920 punktów na 1 000 możliwych. Na tychże zawodach ustanowiono też nowy rekord Jugosławii w skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 1 500 m (Ieva, Pavicevic i Stankovic) wynikiem 8,20 m od celu.

Drugi rekord świata ustanowili spadochroniarze z Serbii w składzie: M. Stojanovic, V. Prentic i S. Mijic w grupowym skoku na celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 metrów. Uzyskali oni wynik 6,07 m od środka koła. Poprzedni rekord należał do spadochroniarzy radzieckich i wynosił 6,78 m.

Rekord ten padł na VII republikańskich zawodach spadochronowych Serbii, w których brało udział 23 zawodników. Na nich też ustanowiono dwa nowe rekordy Jugosławii w skoku grupowym na celność lądowania z 1 000 metrów (juniorzy, członkowie ekipy Belgradu) wynikiem 15,86 m od celu i w skoku grupowym kobiet na celność lądowania z wysokości 1 000 metrów, wynikiem 37,4 m. (k)

JAN GAWĘCKI SZYBOWCOWYM MISTRZEM JUNIORÓW

DNIA 31 lipca br. rozegrana została szósta i zarazem ostatnia konkurencja III Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów na Żarze. Wyznaczonym przez kierownictwo mistrzostw zadaniem dnia był prędkościowy przelot po trasie trójkąta 100 km: Żar — Równica — Pilsko — Żar. W związku z niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi żaden z zawodników nie zdołał wykonać konkurencji w całości, wobec czego zaliczono ją jako przelot na odległość po wyznaczonej trasie. Największą odległość — 73 km uzyskał Jan Gawęcki, a drugie miejsce z odległością 51 km zajął Lucjan Jóźwiak.

W klasyfikacji ogólnej po sześciu konkurencjach pierwsze miejsce i tytuł Szybowcowego Mistrza Polski Juniorów na rok 1957 zdobył niezagrożony od początku lider zawodów **Jan Gawęcki** z Aeroklubu Warszawskiego, uzyskując 4 938 pkt. Drugie miejsce i tytuł wicemistrzowski zdobył **Józef Kurpiela** z Aeroklubu Wrocławskiego ilością 3 224 pkt. Na trzecim miejscu uplasował się **Czesław Batóg** z Aeroklubu Kieleckiego — 2 769 pkt.

Zwycięstwo Gawęckiego nie stanowi niespodzianki, gdyż pilot ten pomimo młodego wieku ma już poważny dorobek wyczynowy w postaci złotej odznaki z dwoma diamentami, trzeciego miejsca w zeszłorocznych mistrzostwach juniorów na Żarze i 21-go miejsca w IV Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, w których w czerwcu br. startował jako debiutant. Gawęcki zdecydowanie dystansował swoich partnerów tegorocznych mistrzostw juniorów, czego najlepszym dowodem jest fakt, że na sześć rozegranych konkurencji zawodów zwyciężył on w trzech.

NASZE ROZMOWY (tym razem w Czechosłowacji)

O KONFERENCJI FAI W PALERMO i PROJEKCIE „MAŁEGO CHALLENGE'U"

Rozmawiamy z zastępcą przewodniczącego SVAZARM-u podpułkownikiem Karel'em Grepl'em



ppłk. Karel Grepl

Z podpułkownikiem Karel'em Grepl'em znam się już od trzech lat, a ściślej od międzynarodowych zawodów szybowcowych w Lesznie. W lipcu br. miałem możność przebywać w pięknej ojczyźnie naszych południowych przyjaciół. Skorzystałem też z okazji by w czasie pobytu w Pradze wpaść do SVAZARM-u i spotkać się ze starymi znajomymi, do których zaliczam także podpułkownika Grepl'a. Pewnego dnia spotkaliśmy się w klubie Stowarzyszenia Dziennikarzy Czechosłowackich w Pradze, by przy 12-procentowym piwie pilzneńskim porozmawiać na tematy lotnicze.

Nikt z obecnych nawet się nie spostrzegł (towarzyszył nam w rozmowie m. in. szef czechosłowackich spadochroniarzy mjr. Kuceravy, inspektor lotniczy SVAZARM-u V. Pikrt i jego małżonka, znana dziennikarka z „Kridla vlasti", a nasz korespondent w CSR — Vlasta Pikrtova), jak rozmowa z Karel'em Grepl'em zamieniła się w wywiad dla „Skrzydlatej".

Zaczęło się oczywiście od Palermo, jako że podpułkownik niedawno stamtąd wrócił, co znać było chociażby po opaleniźnie na jego twarzy, którą pozostawiło sycylijskie słońce. Jak wiadomo, nikt tam z APRL nie był (a szkoda!), więc tym bardziej proszę o parę słów na ten temat dla naszych Czytelników.

Tegoroczna Konferencja Generalna FAI — odpowiada Grepl — odbyła się w dniach 24—28 czerwca br. w Palermo na Sycylii. Gospodarzem konferencji był aeroklub narodowy Włoch. Byłem tam jako delegat Czechosłowacji wraz z Zasłużonym Mistrzem Sportu, znanym i Wam, modelarzem Husicką z Brna. Z zaproszonych delegacji aeroklubów z 27 państw brakowało chyba — o ile dobrze pamiętam — tylko Polski. Inne delegacje krajów socjalistycznych należące do FAI były w komplecie.

Trzeba przyznać, że Włosi tak ściśle wypełnili cały czas konferencji (która jako taka trwała właściwie trzy dni), że nie było wcale wolnego czasu. Samo na przykład wręczanie nagród — dyplomów i medali FAI trwało trzy bite godziny.

Zresztą było co rozdawać. Złoty Medal FAI otrzymał rekordzista, posiadacz oficjalnego rekordu świata w prędkości lotu na samolocie odrzutowym (1 822 km/h) Anglik L. P. Twiss. Medal Lilienthala otrzymał Amerykanin P. B. Mac Cready. Wręczono trzy medale Bleriota. Dwa z nich otrzymali nasi piloci samolotowi — Lubos Stastny i Frantisek Novak, a trzeci Amerykanin — Richard V. Ohm, za międzynarodowe rekordy samolotowe ustanowione w 1956 roku. Dyplomów Paula Tissandier'a było znacznie więcej — około 40. Wszystkich nazwisk osób, którym je przyznano, oczywiście nie pamiętam. W każdym razie z naszych dyplomy te otrzymali: Stefan Hajdin, Karel Bittner i Jaroslav Kamaryt; ze Związku Radzieckiego: Fedorowski, Dabakow, Mikirtumow i Aleksander Jakowlew; z Jugosławii inż. Cijan, a z Węgier inż. Rubick. Wśród wyróżnionych tymi dyplomami znajdują się poza tym Belgowie, Hiszpanie, Amerykanie, Anglicy, Francuzi, Włosi, ktoś z Danii, Izraela, Meksyku, Szwajcarii, Turcji, Afryki Południowej i nawet Luksemburga.

Z okazji konferencji odbył się tam również zlot gwiaździsty o charakterze międzynarodowym. Poziom zlotu, w którym uczestniczyli przeważnie Włosi, był słaby. Nie obyło się przy tym bez wypadków (poniosło śmierć 2 pilotów włoskich).

W Palermo obradowała też komisja lekarska FAI.

Prezydentem FAI na okres 1957/58 roku został Belg Ch. Sillevaerts, pierwszym wiceprezydentem Jacqueline Cochran (USA), skarbnikiem generalnym Francuz J. Bleriot. Na członków biura (czyli wiceprezydentów) kandydowało 14 osób, na 7 miejsc. Wybrano następujące osoby: S. Stariczewski (ZSRR), S. Sakota (Jugosławia), J. Allez (Francja), W. Muri (Szwajcaria), C. Kolff (Holandia), K. J. G. Bartlett (W. Brytania), J. M. Marcet y Coll (Hiszpania).

Postanowiono, że następna Konferencja Generalna FAI odbędzie się w przyszłym roku w marcu w Stanach Zjednoczonych prawdopodobnie w Kalifornii.

— No, ale przejdźmy na własne podwórko. Czy moglibyśmy dowiedzieć się czegoś bliższego o Waszych przygotowaniach do Spadochronowych Mistrzostw Świata, które organizujecie w przyszłym roku?

— Chyba niewiele. W tej chwili myślimy o tym, gdzie to zrobić. Aktyw spadochroniarzy przy ZG SVAZARM-u sugeruje nam Bratysławę. Trzeba przyznać, że stolica Słowacji posiada wszelkie warunki, aby dobrze przygotować tego rodzaju imprezę, zwłaszcza, że lotnisko jest przyzwoite i — co najważniejsze — blisko miasta. Efekt propagandowy tej imprezy byłby tam niewątpliwy. Są jednak i tacy, którzy uważają, że mistrzostwa powinny odbyć się w Pradze. Ostatecznej decyzji w tej sprawie jeszcze nie podjęliśmy, jednak skłaniamy się raczej ku Bratysławie. Zawody te chcemy przeprowadzić dopiero po mistrzostwach w Lesznie, a więc gdzieś w lipcu.

— A jak przygotowujecie się do szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie?

— Myślę, że przed rokiem mówić o tym jest trochę za wcześnie.

— A jednak może coś niecoś dowiemy się. Na jakich szybowcach — na przykład — zamierzacie startować w mistrzostwach?

— Hm, w klasie standart weźmiemy jakiś szybowiec i obetniemy mu skrzydła (może będzie to „Pionyr").

— A w klasie otwartej?

— Weźmiemy to, co będzie lepsze.

— To znaczy, że coś tam nowego się robi?

Podpułkownik Grepl nie odpowiada, uśmiecha się zagadkowo. Rozumiem.

— Słyszałem, że FAI prowadzi rozmowy z Francją i Jugosławią na temat możliwości zorganizowania raidów lotniczych w Europie, przy czym proponuje się je w 2 klasach — dla pilotów zawodowych (na sprzęcie fabrycznym) i prywatnych właścicieli samolotów. Czy w związku z tym nie warto byłoby pomyśleć o jakimś raidzie na naszych terenach? Kontakty sportowców lotniczych Polski i Czechosłowacji są jak dotychczas zbyt ubogie i ograniczają się w zasadzie tylko do spotkań i startów na imprezach międzynarodowych. (Wyłączam tu oczywiście przeloty niektórych Waszych szybowników do nas). Czy nie należałoby zatem nawiązać ściślejszego kontaktu w dziedzinie samolotowej i zorganizować jakiegoś, na przykład na początek, raidu samolotowego Praga — Warszawa, czy odwrotnie? Taki lotniczy „Wyścig Pokoju" z czasem przybrałby na pewno większe rozmiary i rozszerzył również na inne państwa. Impreza byłaby z pewnością kosztowna, ale i pożyteczna.

— Myśl interesująca. Warto się nad tym zastanowić. Projekt tego rodzaju imprezy spotka się z pewnością z żywym oddźwiękiem wśród zainteresowanych pilotów obu naszych krajów.

— Jak to rozpocząć?

— Mnie się wydaje, że największe pole do popisu macie w tej dziedzinie wy — dziennikarze. Możecie bowiem tego rodzaju projekty inicjować i popierać, poddając je ogólnej dyskusji zainteresowanych pilotów. Potem nie będzie chyba trudno, jeżeli zagadnienie zostanie dobrze przedyskutowane, dojść do porozumienia pomiędzy naszym SVAZARM-em i waszym Aeroklubem PRL.

Ziarnko zostało więc rzucone. Zatem w imieniu „Skrzydlatej" **zwracam się z apelem do naszych pilotów, a szczególnie członków Komisji Samolotowej APRL i naszych nowokreowanych rekordzistów międzynarodowych oraz pilotów czechosłowackich i redakcji „Kridla vlasti", aby zechcieli zabrać głos w sprawie „małego Challenge'u"** i wypowiedzieć swoje zdanie na ten temat. Myślę, że warto, aczkolwiek z naszej strony, tzn. Aeroklubu PRL, sprawa nie jest taka prosta, z uwagi na trudności sprzętowe. Podyskutujmy jednak. Kiedyś trzeba przecież zacząć.

Nasza redakcja gotowa jest ufundować puchar przechodni na tego rodzaju imprezę.

JERZY R. KONIECZNY



DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

„PCHŁA NIEBA" POSZUKIWANA

W związku z opublikowaniem przez Was w nr 16(302) z 16.IV. br. mojego listu w sprawie rysunków „Pchły Nieba", otrzymałem kilkadziesiąt listów z prośbą o rysunki. Wszystkim odpisałem zawiadamiając, że rysunki otrzymają według pewnej kolejności (wypożyczam je każdemu na okres 2 tygodni). Niestety, druga osoba do której rysunki wysłałem listem poleconym w dniu 7.V.57, do dnia dzisiejszego ich nie zwróciła. Był to ob. Kazimierz Parkielewicz z Jarocina, występujący w imieniu Drużyny Harcerskiej im. Żwirki i Wigury.

Wszelkie moje monity kierowane na jego adres wracają nie czytane z dopiskiem „wyjechał — adres nieznany".

W związku z powyższym proszę uprzejmie o opublikowanie w Waszym piśmie notatki do wszystkich zainteresowanych, że z przyczyn całkowicie ode mnie niezależnych nie będę im w stanie przesłać rysunków „Pchły Nieba". O ile rysunki jeszcze odzyskam będę wysyłał je tak jak pisałem w swoich listach do zainteresowanych.

Inż. Z. MINSTER
Kraków

Czyżby „Pchła Nieba" wpadła w nieuczciwe ręce? Nie chcemy o to posądzać ob. Parkielewicza, ale przetrzymywanie rysunków (wypożyczonych na dwa tygodnie!) dwa miesiące i co więcej — nie podanie ich właścicielowi nowego adresu — dobrze o nim nie świadczy. Sądzimy, że ob. Parkielewicz słowa te przeczyta i rysunki „Pchły Nieba", na które czeka wiele zainteresowanych osób, zwróci niezwłocznie właścicielowi.

O pomoc w odnalezieniu rysunków „Pchły Nieba" prosimy także Drużynę Harcerską im. Żwirki i Wigury w Jarocinie, w której imieniu występował ob. Parkielewicz.

JEST SILNIK DO „FARMANA"

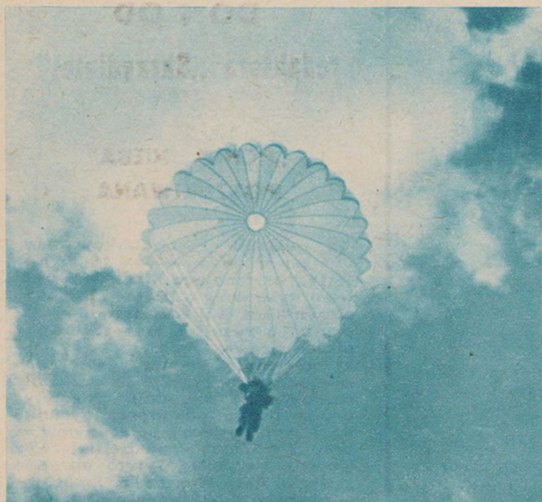
W nr 27 „Skrzydlatej" zauważyłem notatkę, w której redakcja w imieniu Pawła Zołotowa prosi o podanie wiadomości o silniku gwiazdowym małej mocy do samolotu typu „Farman". Spieszę więc zawiadomić, że takie silniki są. W latach 1951—52 otrzymałem dwa silniki lotnicze, przechwycone w pewnej starej składnicy. Były to nowe, nieużywane, kompletne „Anzani", 2 × po 3 cylindry, z okresu I wojny światowej. Silniki te wyczyszczono i zakonserwowano. Gdzie były przed rokiem, tj. w chwili mego odjazdu z Poznania do Chin wiem. Gdzie są obecnie nie wiem, ale po powrocie odszukam je. Proszę o powyższym zawiadomić ob. Zołotowa, aby się ze mną skomunikował listownie, w drugiej połowie miesiąca września i w tym celu podaję swój adres.

Inż. STANISŁAW PAWLICKI
Rzeczoznawca KCSP
Poznań
ul. Rokietnicka 5
Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego nr 3

Wiadomość powyższą przekazujemy niniejszym ob. P. Zołotowowi.

Wakacje w kombinezonie lotniczym

Notatki z obozu przysposobienia wojskowego



W dniach od 27 czerwca do 22 lipca 1957 roku na terenie Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach zorganizowany został z inicjatywy Ministerstwa Oświaty obóz przysposobienia wojskowego o kierunku lotniczym, ściślej mówiąc spadochronowym. Pomocy w sprzęcie i kadrze instruktorskiej udzielił Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz Dowództwo Wojsk Lotniczych.

W obozie wzięło udział 110 uczestników w tym 17 dziewcząt z terenu całego kraju. Zgrupowanie młodzieży klas dziewiątych i dziesiątych szkół ogólnokształcących miało charakter ochotniczy. Była to młodzież naprawdę interesująca się lotnictwem, co zresztą stwierdziło z zadowoleniem kierownictwo obozu w ciągu trwania zajęć teoretycznych i praktycznych.

W wyniku przeprowadzonego szkolenia, którym kierował Mistrz Sportu Zdzisław Chyliński, 57 uczestników wykonało po trzy skoki, uzyskując uprawnienia skoczka spadochronowego III klasy. Tę małą ilość skoczków należy tłumaczyć ostrymi wymaganiami stawianymi przez komisję lekarską w Bydgoszczy, badania bowiem przeprowadzono w czasie trwania obozu. W wielu przypadkach była to rzeczywiście zbyt ostra selekcja, która dla odrzuconych od szkolenia praktycznego młodocianych entuzjastów lotnictwa, stała się głębokim przeżyciem. Dużą winę za ten stan ponosi dotychczasowa organizacja, nieprzewidująca badań lotniczo-lekarskich przed przyjęciem kandydata na obóz. Stąd wniosek, że w przyszłości trzeba w porozumieniu z Aeroklubem PRL przebadać wszystkich uczestników w GOBLL-u. Wówczas uniknie się wielu „złamanych nadziei" niedopuszczonych do szkolenia i tym samym powiększy się liczbę skoczków w stosunku do wydatkowanych funduszy przeznaczonych na ten cel.

Z innych mankamentów wypada wymienić sprawę zaopatrzenia w odpowiedni sprzęt uczestników obozu, a przede wszystkim zwiększyć ilość kombinezonów oraz obuwia spadochronowego.

Należy również podkreślić duży wkład wysiłku instruktorów spadochronowych, którzy mimo napotykanych trudności pracowali z pełnym poświęceniem, godnym naśladowania. Szczególnie we znaki dało im się układanie tak wielu spadochronów. W przyszłości należałoby nie zapomnieć o powołaniu na obóz przynajmniej dwóch układaczy spadochronów.

Pomyślne przeprowadzenie zawdzięcza obóz kierownictwu lisiokąckiej szkoły, które wykazało dużo życzliwości i pomocy. Spośród ogólnej liczby uczestników na wyróżnienie zasługują wszystkie dziewczęta za swoją dzielną postawę sportową, a między nimi **Łucja Matysiak** z Poznania oraz dwie Warszawianki **Bogda Połulich** i **Jadwiga Markowska**. Jeśli chodzi o chłopców to należy wymienić: **Czesława Celmerowskiego** i **Wojciecha Śmiecińskiego** z Łodzi. **Henryka Szramesa** z Poznania, **Stanisława Bobera** z Warszawy, **Ryszarda Tomczyka**, z Bydgoszczy, **Ryszarda Kowala** z Kielc oraz **Ryszarda Wulke** z Leszna.

Na tegoroczny obóz, w porównaniu do zeszłorocznego, przybyła młodzież z tych miejscowości, gdzie w pobliżu znajdują się aerokluby regionalne. Ma to poważne znaczenie jeśli chodzi o kontynuowanie treningu po zakończeniu wstępnego szkolenia. Dlatego należy sądzić, że 57 uczestników obozu spotkamy wkrótce na naszych lotniskach. Aczkolwiek sam pomysł umiejscowienia obozu w Lisich Kątach był bardzo korzystny, ze względu na zapoznanie się młodzieży z lataniem szybowcowym, to jednak trzeba by się zastanowić czy podobne obozy nie należałoby również organizować w Nowym Targu, dawnym Centrum Wyszkolenia Spadochronowego. (m)

Ci chłopcy za chwilę wykonają z samolotu swój pierwszy skok w życiu. Przeglądu spadochronów dokonuje instruktor Zdzisław Balcerski (drugi od prawej w ciemnym kombinezonie). Udziela on jednocześnie uczniom ostatnich wskazówek przed startem.



LATANIE

NADAL BEZPŁATNE

OGŁOSZONE z końcem maja br. normy częściowej odpłatności za szkolenie i trening lotniczy w aeroklubach, spowodowały napływ licznej korespondencji kierowanej przez zainteresowanych zarówno do naszej redakcji jak i do biura Aeroklubu PRL. W listach tych piloci zwracali uwagę na fakt, że wprowadzenie częściowej odpłatności za latanie stanowi dla wielu z nich praktycznie konieczność zaprzestania uprawiania sportu lotniczego, gdyż nie są w stanie ponosić związanych z tym kosztów. Większość naszych pilotów stanowi młodzież ucząca się lub pracująca od niedawna, z niskimi stosunkowo uposażeniami, a zatem latanie z odpłatnością byłoby dostępne jedynie dla wąskiej grupy starszych, dobrze sytuowanych pilotów.

Zarząd Aeroklubu PRL zapoznał się szczegółowo z treścią nadsyłanej w tych sprawach korespondencji i na jej podstawie postanowił zrewidować opracowane w maju normy odpłatności. Na posiedzeniu Prezydium Aeroklubu PRL w dniu 16 lipca **zapadła ostateczne uchwała, anulująca normy częściowej odpłatności za latanie w aeroklubach i przywracająca całkowitą bezpłatność szkolenia i treningu lotniczego,** z zastrzeżeniem pewnych, wydatnie zredukowanych zresztą, ograniczeń wieku szkolonych.

Szczegóły nowoopracowanych i zatwierdzonych norm szkolenia i treningu podane zostaną aeroklubom do wiadomości pismem okólnym Biura Aeroklubu PRL. Dla szerokiego ogółu zainteresowanych Czytelników podajemy poniżej streszczenie najistotniejszych postanowień obowiązujących w tej sprawie zasad.

Aeroklub PRL prowadzi szkolenie i trening we wszystkich dyscyplinach lotniczych bezpłatnie, z zastrzeżeniem górnej granicy wieku szkolonych indywidualnie dla poszczególnych specjalności i poszczególnych klas wyszkolenia. I tak:

Szkolenie i trening **spadochronowy** nie podlegają żadnym ograniczeniom wieku. Natomiast w lataniu **szybowcowym** obowiązują następujące limity wieku:

a) szkolenie
do klasy III — do ukończonego 23 roku życia
do klasy II — do ukończonego 28 roku życia
do klasy I — do ukończonego 35 roku życia

b) trening — dla pilotów I klasy nie ma ograniczeń wieku.

W limitach tych stosowane są jednak wyjątki, a mianowicie: moga być przyjmowani na szkolenie i trening szybowcowy we wszystkich klasach kandydaci spośród studentów i pracowników specjalności lotniczej, przy czym decyzje w tych sprawach należą do Zarządów Aeroklubów.

Szkolenie samolotowe podstawowe jest prowadzone dla:

— pilotów szybowcowych II klasy i innych kandydatów w wieku 18—23 lat, zakwalifikowanych pod względem zdrowotnym i wykształcenia do służby w lotnictwie wojskowym

— pilotów szybowcowych I klasy, instruktorów spadochronowych i szybowcowych II i I klasy

— specjalistów związanych pracą zawodową z lotnictwem wg. uznania celowości szkolenia przez Zarzad Aeroklubu, z ograniczeniem wieku do lat 35 włącznie.

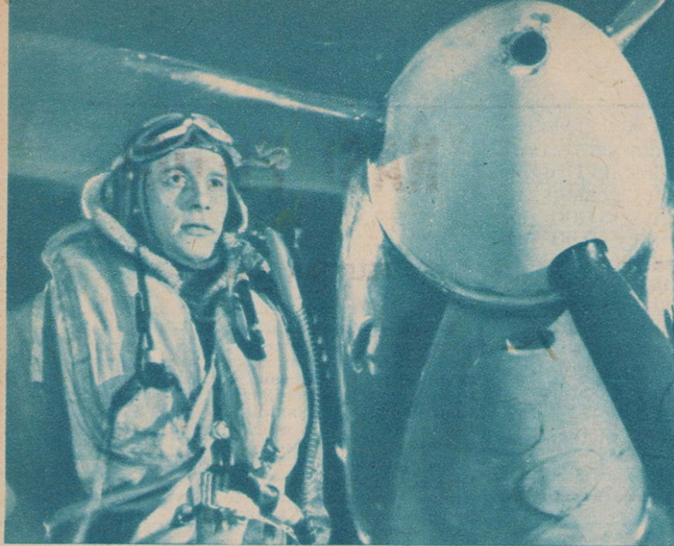
Trening samolotowy dostępny jest dla wszystkich pilotów posiadających ważne świadectwa (licencje), z tym, że do lat 35 włacznie limit przysługującego treningu wynosi 15 godzin nalotu rocznie, do lat 45 — 12 godzin, a powyżej 45 lat — 8 godzin rocznie. Instruktorzy samolotowi wszystkich klas korzystają z limitu 25 godzin rocznie, natomiast pilotom rozpoczynającym latanie po długiej niezawinionej przez siebie przerwie (zrehabilitowanym) przysługuje jednorazowy limit 8 godzin nalotu, na odnowienie uprawnień.

Podane wyżej limity nie obejmują oczywiście lotów usługowych i zleconych (holowanie szybowców, wywożenie skoczków itp).

Dodatkową ulgę nowowprowadzonych norm stanowi klauzula, mocą której Aeroklub PRL w uzasadnionych przypadkach może udzielić na wniosek Aeroklubów Regionalnych imiennego zezwolenia na szkolenie lotnicze osób, których wiek przekracza określone granice.

Trzeba obiektywnie stwierdzić, że nowe normy opracowane zostały bardzo „życiowo" i — mamy nadzieję — rozwiążą one wszystkie problemy, poruszane w nadsyłanej przez zainteresowanych korespondencji na ten temat.

„333"



Bogusz Bilewski w roli Janusza przy swoim „Spitfire".



Myśliwiec Janusz nawiązuje łączność radiową z Angielką Jane.



Jane (Urszula Modrzyńska) i Janusz (Bogusz Bilewski) spędzają kilkanaście minut swej znajomości po umówionym spotkaniu w eterze.

„LOTNISKO" NA EKRANIE

We wrześniu na ekranach naszych kin zobaczymy nowy polski film fabularny pod tytułem „Spotkania" reżyserii Stanisława Lenartowicza. Będzie to film składający się z trzech nowel o tematyce miłosnej, opowiadającej o losach ludzi, którzy dzięki zbiegowi różnych okoliczności stali się sobie bliscy.

Pierwszą opowieścią filmową jest „Zuchwała panienka" oparta o nowelę Kornela Makuszyńskiego, drugą — „Stracona noc" według Jarosława Iwaszkiewicza oraz trzecią — „Lotnisko", na podstawie opowiadania Stanisława Dygata. Rolę Janusza gra Bogusz Bilewski, a Jane — Urszula Modrzyńska. Natomiast śpiewaczkę Kate, odtwarza Jeanne Johnstone. Operator — Mieczysław Jahoda. Konsultant filmu — Stanisław Skalski.

Nas oczywiście ze względu na tematykę najbardziej interesuje „Lotnisko". Akcja tej noweli toczy się podczas drugiej wojny światowej w Wielkiej Brytanii. Wyobraźcie sobie, że siedzicie wygodnie w kinie i patrzycie na srebrny ekran:

...„Spitfire" rośnie w oczach. W kabinie samolotu pilot Janusz. Polski myśliwiec znajduje się w trudnej sytuacji, ma uszkodzony silnik. Można skakać ze spadochronem, lądować w polu lub na najbliższym lotnisku. Warunki atmosferyczne bardzo złe. — Po dłuższej chwili pilot nawiązuje łączność radiową z lotniskiem za pośrednictwem Angielki Jane. Płynący głos w eterze, każde słowo wypowiadane ciepło i przyjaźnie przez nią z „operation", a ponadto jej wysiłek w odszukaniu najbliższego lądowiska stają się Januszowi bliskie. W tej niecodziennej sytuacji — kiedy Angielka wierzy, że Janusz przyleci, zresztą jej słowa tchną nadzieją — nawiązuje się między nimi nić sympatii. Umawiają się też na spotkanie.

Wkrótce po szczęśliwym wylądowaniu Janusz spotyka się z kobietą, którą poznał w tak niezwykłej sytuacji. Ona czeka. Idą razem do messy. Tam razem piją koniak, rozmawiają i tańczą, spędzając kilkanaście minut swej krótkiej znajomości. Z ich zachowania nie trudno wywnioskować, że to tak przypadkowe spotkanie jest dla dwojga młodych ludzi czymś więcej niż przelotną znajomością. I chociaż znają się zaledwie niecałą godzinę można sądzić, że te właśnie minuty są dla nich najpiękniejszymi w życiu. Janusz wydaje się Jane tym, który może stać się kimś bliskim, a ona dla niego znów tą jedyną i wymarzoną. Wszystko właściwie byłoby dobrze gdyby nie to, że Jane ma już życie ułożone. Nie jest jednak z niego zadowolona. I gdy przychodzi moment mogący zmienić wszystko na lepsze ogarnia ją lęk: czy warto od nowa zaczynać życie, czy te wspaniałe chwile z Januszem nie są tylko snem, czy może być tak zawsze? Decyzja jest ciężka. Następuje rozstanie. Janusz odchodzi, a ona wraca do niekochanego męża...

Myślę, że historia Jane i Janusza — podana przeze mnie w skrócie telegraficznym — jest obliczona na wywołanie u widzów zastanowienia, głębszych refleksji, porównań i konfrontacji. Nie pora teraz o tym jeszcze mówić. Trzeba zobaczyć poprzednie opowieści i dopiero wówczas spojrzeć krytycznie na cały film. A więc do zobaczenia w kinie.

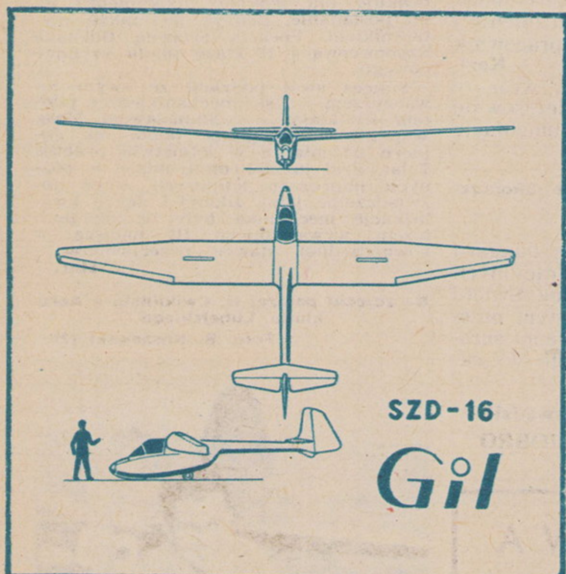
(m)



Jane (Urszula Modrzyńska) urocza WAAF-ka przy radiowej aparaturze nadawczo-odbiorczej. Na pewno wiecie z czego jest zadowolona.

NOWE POLSKIE SZYBOWCE

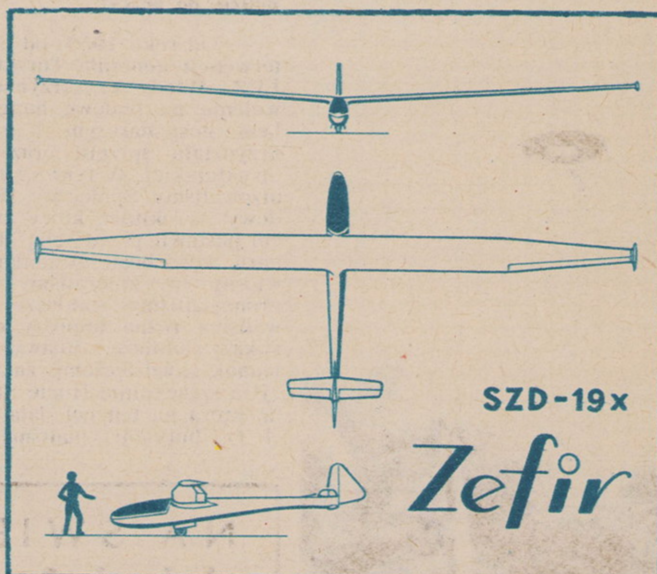
Szybowcowy Zakład Doświadczalny w Bielsku-Białej opracowuje obecnie dwa nowe szybowce SZD-16 „Gil" i SZD-19x „Zefir". Oto kilka pierwszych wiadomości na temat nowych konstrukcji.



SZD-16 „Gil". Jednomiejscowy szybowiec przeznaczony do treningu pilotów zaawansowanych. Umożliwi loty żaglowe, termiczne i nocne oraz akrobację podstawową, z wyjątkiem lotów w chmurach. Płat konstrukcji drewnianej, jednodźwigarowy, z kesonem krytym sklejką. Wznios — 4 st. Wysuwane hamulce aerodynamiczne płytkowe ograniczające prędkość lotu nurkowego do 200 km/h. Kadłub o konstrukcji mieszanej: przód — drewno, belka ogonowa — duralowa rura. Kabina skanalizowana.

Płoza przednia — amortyzowana, kółko transportowe umieszczone tuż za środkiem ciężkości — wyposażone w hamulec mechaniczny. Przyrządy pokładowe obejmują: busolę, prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr, chyłomierz poprzeczny i zakrętomierz.

Dane techniczne: rozpiętość — 13,5 m, długość — 6,85 m, wysokość — 1,46 m, pow. nośna — 14 m², ciężar własny — 165 kG, ciężar w locie — 250 kG, obc. pow. — 17,9 kG/m², doskonałość max. — 20,2 przy prędkości 67 km/h, min. prędkości opadania — 0,85 m/sek przy prędkości 55,8 km/h, prędkość min. — 50 km/h, dopuszczalna prędkość holowania — 130 km/h (samolot) i 127 km/h (wyciągarka).

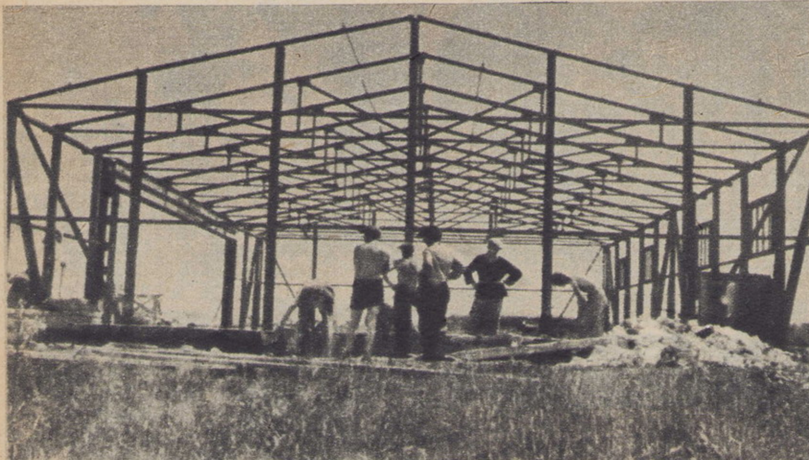


SZD-19x „Zefir". Jednomiejscowy szybowiec zawodniczy przeznaczony do lotów w każdych warunkach. Przewidywany jest udział „Zefira" w Mistrzostwach Świata 1958 w Lesznie.

Konstrukcja drewniana. Płat wyposażony w klapy Fowler'a i hamulce aerodynamiczne ograniczające prędkość lotu nurkowego do 220 km/h. Osłona kabiny wtopiona w obrys kadłuba o konstrukcji kratownicowej. Kółko startowe — wciągane całkowicie w locie i zaopatrzone w hamulec mechaniczny. Zbiorniki na balast wodny. Pedały regulowane (jak w „Jaskółce-Z"). Wyposażenie skanalizowanej kabiny obejmuje: busolę, prędkościomierz, zakrętomierz elektryczny, wysokościomierz, chyłomierz, WEC, wariometr ± 30 m/sek, sztuczny horyzont elektryczny, zegar czasowy, aparaturę tlenową i radio.

„Zefir" ma być łatwo demontowalny przy pomocy max. 4 osób i posiadać dobre własności w krążeniu (przechylenie — 30°, prędkość — 65 km/h).

Dane techniczne: rozpiętość — 17 m, długość — 7,3 m, wysokość — 1,27 m, wydłużenie — 20,6, pow. nośna — 14 m², ciężar własny — 290 kG, ciężar w locie — 375 kG, obc. pow. — 26,8 kG/m², doskonałość max. — 34,1 przy prędkości 89,2 km/h, min. prędkość opadania — 0,69 m/sek przy prędkości 83,5 km/h, min. prędkość z klapami — 49,7 km/h, dopuszczalna prędkość holowania — 170 km/h (samolot i 100 km/h (wyciągarka).



Prace przy budowie hangaru w Stalowej Woli posuwają się szybko naprzód. Konstrukcja stalowa jest gotowa. Rozpoczęło się już wznoszenie ścian.

PÓŁ MILIONA ZŁOTYCH
W STALOWEJ WOLI

NA pograniczu województw rzeszowskiego i lubelskiego leży Stalowa Wola. Wprawdzie nie jest ona tak bogata w lotnicze tradycje jak Warszawa, Poznań czy Toruń ale i tu nie mniej gorąco biją serca licznych miłośników, zapaleńców lotnictwa. I co ważniejsze, są ręce skore do pracy i poświęceń, ludzie pełni inicjatywy.

Lata 1949—52 to okres, w którym praca Oddziału Miejskiego LL jest stawiana za wzór w całym kraju. W tym też czasie zaczęło się... Grupa entuzjastów lotnictwa wraz z licznymi sympatykami postanowiła zorganizować w Stalowej Woli aeroklub robotniczy. Od postanowienia do oficjalnego zarejestrowania wiodła długa droga niemal dziesięciu lat pracy. W tym czasie rosła ilość zapaleńców i... sterty zużytego papieru na prośby, monity, deklaracje. Wszystko rozbijało się o niewzruszone: nie macie ludzi wyszkolonych, nie ma dla kogo tworzyć aeroklubu.

No cóż, Będziemy szkolić „ludzi" — powiedzieli w Stalowej Woli. Rozpoczęła się praca.

Jej motorem był i jest — znany na terenie Stalowej Woli i poza nią, ofiarny działacz lotniczy, długoletni przewodniczący ZM Ligi Lotniczej i LPŻ inż. Władysław Kółeczko. Trzeba dodać, że wszystkie osiągnięcia stalowowolskiej „braci lotniczej" są w głównej mierze zasługą niezmordowanego i energicznego Kółeczki.

Dlatego dziś, kiedy stoi wieża spadochronowa i na ukończeniu jest hangar, kiedy istnieje zatwierdzony w lutym br. jeden z najmłodszych aeroklubów — Robotniczy Aeroklub Stalowa Wola — z sekcjami: szybowcową, samolotową i spadochronową, zwróciłem się do przewodniczącego Komitetu Budowy Aeroklubu inż. Władysława Kółeczki z kilkoma pytaniami dotyczącymi przebiegu budowy.

W 1952 r. społeczeństwo Stalowej Woli otrzymało 50-metrową wieżę spadochronową, zbudowaną własnym kosztem.

Foto: A. Ziobro (2)

— Od kiedy i w jaki sposób przystąpiliście do pracy?

— Od roku 1955, od osobistej interwencji generała Turskiego w ZG LPŻ. Wtedy to otrzymaliśmy zezwolenie na budowę hangaru sposobem gospodarczym i zapewnienie przydziału sprzętu oraz kadry instruktorskiej. W tym też roku zorganizowaliśmy Społeczny Komitet Budowy Aeroklubu, który jako główny cel postawił przed sobą budowę hangaru sposobem gospodarczym. Do wiosny br. zbieraliśmy materiał i gromadziliśmy fundusze. Organizowaliśmy różne imprezy dochodowe, pokazy lotnicze, zabawy. Najwięcej jednak zawdzięczamy zakładom pracy, a szczególnie Hucie Stalowa Wola, która na ten cel dała 40 tysięcy zł. Od huty otrzymaliśmy podstawowy materiał — stal na konstrukcję (z materiałów odpadowych) oraz drewno i cegłę (odpadowa). Drugim zakładem, który wiele pomógł to elektrownia, która oprócz 5 000 złotych dała ludzi do pracy, 100 ton żużla i materiały elektrotechniczne. Wiele pomogły również i inne zakłady jak: Zakład Sieci Elektrycznej, RPZB — Budowa Huty, żołnierze, którzy wykonali wszystkie wykopy ziemne oraz młodzież, szczególnie z Technikum Hutniczego i Zasadniczej Szkoły Hutniczo-Metalowej, która pomogła w transporcie materiałów budowlanych.

— Jakie są przewidywane koszty budowy?

— Gdyby budowę przeprowadzano tak jak się to normalnie robi koszt wyniósłby około pół miliona złotych. Kosztorys uwzględniający pomoc zakładów pracy i społeczny charakter robót opiewa na 300 tysięcy zł. My jednak jesteśmy optymistami i przewidujemy, że koszty nie przekroczą 200 tysięcy. W tej chwili posiadamy około 150 tysięcy i „po cichu" liczymy na minimalną chociaż pomoc naszych władz centralnych.

— Jak są zaawansowane prace przy budowie hangaru?

— Roboty prowadzą jednocześnie Huta i RPZB. Wykonano już i zmontowano konstrukcję stalowa. Doprowadzono elektryczność (kabel ziemny i linia napowietrzna), wybudowano urządzenia sanitarne i magazyn podręczny. W hangarze kładzie się betonowa podłogę i muruje przylegające pomieszczenia administracyjne (biuro, świetlica, magazyn i warsztat). Przystąpiono już do malowania konstrukcji i obmurowania ścian żużlobetonem. W toku ostatecznych przygotowań jest krycie dachu.

— Kto się wyróżnia w dotychczasowej pracy?

— Największe zasługi ma **inż. J. Waniek** — dyrektor naczelny huty. On jest siła napędowa Komitetu Budowy i przykładem dla pozostałych członków komitetu. Niemały wkład pracy dali **inż. Jedynak** z Elektrowni, obywatel **Paterek** z Zakł. Sieci Elektr., inżynierowie **Greczyło i Kuszteiko** oraz obywatel **Brzuchacz** z RPZB. Wyróżnić także trzeba żołnierzy: **Mariana Jabłońskiego** (roboty stolarskie, ciesielskie i malarskie), **Andrzeja Piłata** (wykonanie i montaż konstrukcji stalowych), **Bolesława Biechońskiego** (transport materiałów). Na szczególne wyróżnienie i słowa pochwały zasługuje pracownik działu inwestycji z huty — **Kazimierz Duchnikowski**, który wraz ze swymi kolegami, bezinteresownie wykonał kompletną dokumentację hangaru.

— Na kiedy przewidujecie ukończenie robót?

— Całkowite ukończenie hangaru i pomieszczeń administracyjnych przewidujemy na tegoroczne Święto Lotnictwa. Wraz z uroczystym przekazaniem obiektu miejscowemu aeroklubowi nastąpi oddanie go do eksploatacji.

Rozmowę przeprowadził:
A. ZIOBRO

NASI PILOCI

FELICJAN KAWALA

Felicjan Kawala wraz ze swym towarzyszem — mechanikiem Ryszardem Znamirowskim, który także przyczynił się do sukcesu swego kolegi — zdobył tytuł wicemistrza w ostatnich Mistrzostwach Samolotowych Polski Juniorów. W mistrzostwach brał udział po raz drugi.

Felicjan Kawala ma 21 lat. Na szybowcach zaczął latać w 16 roku życia. Zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową. Podstawowy kurs pilotażu na samolotach ukończył w 1953r. w Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Następnie był przez dwa lata członkiem Aeroklubu Rzeszowskiego, a później znów trafił do CWL. Tym razem na kurs instruktorów samolotowych. Po otrzymaniu uprawnień został skierowany do pracy w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie, gdzie pracuje do dziś na stanowisku instruktora samolotowego. Dotychczas wylatał około 500 godzin, zdobył II klasę instruktorską, a do I klasy pilota samolotowego brakuje mu zaledwie kilka warunków.

Na zdjęciu poniżej F. Kawala z Aeroklubu Podkarpackiego.



HENRYK ĆWIKLIŃSKI

23-letni pilot Aeroklubu Lubelskiego — **Henryk Ćwikliński** wywalczył III miejsce na Mistrzostwach Samolotowych Polski Juniorów, w których startował już po raz trzeci. Lata w aeroklubie jako pilot treningowy. Z zawodu jest technikiem budowlanym i obecnie sprawuje odpowiedzialną funkcję kierownika jednej z budowli Lublina.

Lotnictwem interesował się od dawna. W roku 1952 ukończył kurs pilotażu podstawowego w swym macierzystym aeroklubie w Lublinie, a w dwa lata później otrzymał III klasę pilota. Ponieważ, jak sam stwierdza — jest to jego jedyny „konik" i cały wolny czas po pracy poświęca na latanie, może się dzisiaj poszczycić zdobyciem prawie I klasy pilota. Prawie, gdyż brakuje mu jedynie... dokumentu na jej posiadanie. Henryk jest także szybownikiem. Posiada Srebrną Odznakę Szybowcową i II klasę pilota szybowcowego.

Sukces swój podzielił ze swym towarzyszem — st. mechanikiem i pilotem III klasy — Stanisławem Melą. Współtwórca osiągnięć pilota ma dopiero 24 lata, a w lotnictwie pracuje 7 lat. Brał już 5-krotnie udział w różnych imprezach lotniczych, toteż doświadczenie jakie zdobył i dobre kwalifikacje mechanika były m. in. podłożem wywalczonego III miejsca w równorzędnej stawce przeciwników.

Star.

Na zdjęciu poniżej H. Ćwikliński z Aeroklubu Lubelskiego.

Foto: B. Koszewski (2)



STARTOWAŁEM W VIII MISTRZOSTWACH WĘGIER

Inż. JERZY POPIEL



„Jaskółka Z" na lotnisku w Dunakeszi przechodzi „toaletę" przed konkurencją.

HOL za CSS-em nad terenem Czechosłowacji, pomimo dość silnej turbuluencji, przeszedł na ogół spokojnie. Pasma Karpat przelecieliśmy stosunkowo wysoko. Po trzech godzinach lotu od chwili startu z Krakowa osiągnęliśmy Dunaj. W godzinę później, serdecznie witani wylądowaliśmy na lotnisku Dunakeszi — 15 km na północ od Budapesztu.

W okresie treningu od 27—30 czerwca zapoznałem się przede wszystkim z najbliższym rejonem lotniska, między innymi z dwoma punktami zwrotnymi trójkąta 100 km, aby w czasie trwania konkurencji nie tracić czasu na czytanie mapy. Dziesięciogodzinny lot pozwolił mi na to, że w czasie zawodów prawie zupełnie nie korzystałem z mapy.

Dnia 1 lipca nastąpiło uroczyste otwarcie VIII Szybowcowych Mistrzostw Węgier. Z zaproszonych zawodników zagranicznych przybyli Saradic (Jugosławia), znany z MZS w Lesznie — Wierietiennikow (ZSRR) i Karapanczew (Bułgaria) oraz Csizmas z Rumunii. Saradic startował samotnie na dwumiejscowej „Kosavie", pozostali zawodnicy zagraniczni — na węgierskich szybowcach „Super Futar", a ja na „Jaskółce Z". Gospodarze mistrzostw, w ilości piętnastu, brali udział na różnym sprzęcie. Dwóch startowało na laminarnych „Sirlay" jeden na „Györ II" i laminarnym „Juniusie 18"; sześciu na „Super Futarach" oraz czterech na „Junius 18". Program mistrzostw przewidywał, w okresie od 1 do 15 lipca, rozegranie prędkościowych konkurencji przelotowych po trasach łamanych, trójkątnych i docelowo-powrotnych 100, 200 i 300 km.

W dniu 2 lipca jako I konkurencję rozegrano przelot po trasie trójkąta 215 km: Dunakeszi — Gyöngyös — Cegled — Dunakeszi. Meteo przewidywało od południa silny rozwój chmur kłębiastych z możliwością tworzenia się burz. Węgry znajdowały się w wyżowym obszarze bezgradientowym. Zadecydowałem wykonać zadanie lecąc najpierw na NE do miejscowości Gyöngyös. Przewidywałem wcześniejsze pojawienie się Cb nad wyłożonym w górzystym terenie pierwszym punktem zwrotnym. W tym samym kierunku poleciał również Saradic. Połowę trójkąta wykonaliśmy wspólnie, lecąc ze średnią prędkością 65 km/h. W połowie drugiego boku stwierdziłem, że sytuacja nad drugim punktem zwrotnym w rejonie miejscowości Cegled zaczyna zdecydowanie pogarszać się przez nadejście rozmytego kowadła burzy. Po wykręceniu 2 500 m dotarłem do drugiego punktu zwrotnego na wysokości 1 000 m.

Sytuacja zaczynała wyglądać wręcz beznadziejnie. Trzeci bok trójkąta był martwy termicznie. Nasuwająca się od strony Budapesztu rozmyta burza wygasiła termikę również i nad punktem kontrolnym. Z powrotem poleciałem w kierunku NE, pod wypiętrzające się daleko Cu. Po półtoragodzinnym „polowaniu" udało mi się w połowie środkowego boku dojść do podstawy chmury i wykręcić wysokość 3 700 m, potrzebną na dolot. Zadanie wykonałem sam. Saradic wylądował na 142 kilometrze, na trasie trzeciego boku. Najlepszym z Węgrów był Legenyei na szybowcu „Siraly", który przeleciał 204 km.

W dniu następnym zadecydowano przelot docelowy 102 km z Dunakeszi do Nyarlorinc. Obszar Węgier po przejściu słabego frontu chłodnego, znajdował się w nieco chłodniejszej masie powietrza. Postrzępione Cu zaczęły się tworzyć dość późno na wysokości 1 300 m. Linię startu lotnego przelatywałem jako jeden z ostatnich, długo czekając na dogodny moment odejścia na trasę. Pierwszą część trasy starałem się przelecieć możliwie jak najwięcej lotem prostym, wykorzystując tylko wznoszenia powyżej 2,5 m/sek. W efekcie — ponieważ silnych wznoszeń było mało — ciągle znajdowałem się na wysokości rzędu 600—800 m. Środkowa część trasy upłynęła mi na starannym wykręcaniu się do podstawy chmur. Wznoszenia były jednak słabe, porwane. Tempo przelotu obniżyło się znacznie. 35 km przed metą znajdowałem się na wysokości 1 500 m i z niej postanowiłem wykonać dolot do lotniska. Uzyskałem najlepszą prędkość dnia — 63 km/h. Drugim był Węgier Opitz na „Györ II" — 59,5 km/h. Saradic uplasował się na 6 miejscu z prędkością 50 km/h.

Dnia 4 lipca ogłoszono przelot docelowy po trasie łamanej 350 km, z Dunakeszi do Bekescsaba przez Niregyhaza, odległe 200 km na wschód. Nad Węgrami rozbudował się bezwietrzny obszar wysokiego ciśnienia. Komunikat zapowiadał rozwój Cu oraz polepszające się wznoszenia od 2 do 4, a nawet 6 m/sek. Po starcie trudno jednak było utrzymać się w powietrzu. Około 13 zaczęły się pojawiać kominy o sile do 1 m/sek. Większość zawodników zdecydowała się odejść na trasę o 12.30, w bardzo słabych warunkach termicznych. Odchodziłem na trasę dopiero o 13.30, bojąc się lecieć wcześniej, aby nie wylądować na pierwszych kilometrach. Prognoza okazała się mylna. Na trasie maksymalne wznoszenia dochodziły do 2 m/sek, zasięg wznoszeń 1 300 m, później 1 800 m. Cu nie było wcale. Po 2 godzinach lotu (z balastem) dopędziłem na 120 kilometrze czołówkę. Około 20 km przed punktem zwrotnym znalazłem się na wysokości 200 m. Tu wypuściłem wodę. Nad lotnisko w Niregyhaza dotarłem na 300 m, około 20 minut za czołówką. Była już 18.00. Po godzinnym krążeniu nad miastem na 150—300 m złapałem wreszcie 1 m/sek i uzyskawszy 800 m postanowiłem dolecieć do Ujfeherto leżącego na trasie. Przeleciałem 224 km uzyskując 8 miejsce. Czołówka, (a wśród niej Saradic, Opitz, Mandl) w ilości 6 szybowców doleciała do Hajduszoboszlo, uzyskując po 264 km. Rumun Csizmas lądował na 252 km.

Po ściągnięciu wszystkich zawodników 5 lipca rozegrano trójkąt 100 km. Pogoda utrzymywała się nadal bezchmurna i bezwietrzna, wznoszenia tego dnia były lepsze: dochodziły do 3,5 m/sek. Konkurencję wygrał Saradic, uzyskując prędkość przelotową 70 km/h przed Opitzem (69 km/h). Ja byłem tego dnia trzeci (68,5 km/h). Po czterech konkurencjach prowadziłem nadal, wyprzedzając Węgra Legenyei o 243 pkt.

V konkurencją w dniu 6 lipca był przelot docelowo-powrotny na trasie Dunakeszi—Stalinvaros—Dunakeszi o długości 160 km. Meteo zapowiadało Cu o podstawie około 1 700 m, które miały tworzyć się po godzinie 13.00. Trasa przelotu prowadziła dokładnie przez środek Budapesztu wzdłuż Dunaju. O 13.15, zaraz za Saradicem, Opitzem i Legenyeiem, zameldowałem się na taśmie. Wszyscy trzej w krótkim czasie znaleźliśmy się na 600 m nad środkiem Budapesztu. Zdecydowałem się na niewykorzystywanie 0,5 m/sek wznoszenia, widząc w dali wznoszący się prędko dym. Przyleciałem, niestety nieco za późno. Silne duszenie, które napotkałem zmusiło mnie do lądowania na 18 km. Pomimo usilnych starań przez półtorej godziny nie mogłem połączyć się telefonicznie z lotniskiem. Start lotny otwarty był do godz. 16.00. Wreszcie o 15.15 udało mi się zawiadomić lotnisko. Samolot przyleciał po 15 minutach. Ponownie zameldowałem się na taśmie startu lotnego na trzy minuty przed jej zamknięciem, na 400 m wysokości. Na 15 kilometrze spotkałem wracającego Saradica, następnie zaś jeszcze kilku Węgrów. Do Stalinvaros przyleciałem na pięć minut przed zamknięciem punktu. Po dłuższym krążeniu na 500 m znalazłem wreszcie 1,5 m/sek wznoszenia, wykręciłem ile się dało, zdając sobie sprawę, że to ostatni komin (1 700 m) i wykonałem dolot do miejscowości leżącej w połowie drogi powrotnej. Przeleciałem 110 km, zajmując 18 miejsce w konkurencji. Po tej konkurencji spadłem w ogólnej punktacji na 5 miejsce, oddając prowadzenie Saradicowi.

Po jednodniowym zasłużonym odpoczynku rozegrana została 8 lipca 6 konkurencja: przelot docelowo-powrotny 200 km. Słabe wznoczenia (do 2 m/sek) oraz bezchmurne niebo spowodowało, że konkurencja została zaliczona jako przelot po wyznaczonej trasie. Zadanie ukończył jedynie pilot węgierski Mandl. Saradic przeleciał 190 km (trzeci wynik dnia). Ja przeleciałem 160 km zajmując 7 miejsce w tej konkurencji.

Zaczął się okres złej pogody. Dnia 11 lipca rozegrano ostatnią konkurencję: przelot po trójkącie 100 km. Warunki były bardzo ciężkie. Podstawa Cu znajdowała się początkowo na 800 m. Wkrótce cała południowa strona trójkąta została zasłonięta nadciągającym frontem. Zadanie dnia wykonało tylko 5 zawodników. Zwyciężył Saradic uzyskując prędkość 48 km/h. Drugim był Mandl — 40 km/h. Jako trzeci uplasowałem się ja, z prędkością 37 km/h.

W dniu 13 lipca zostało ogłoszone oficjalnie zakończenie mistrzostw.

PUNKTACJA OSTATECZNA VIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW WĘGIER

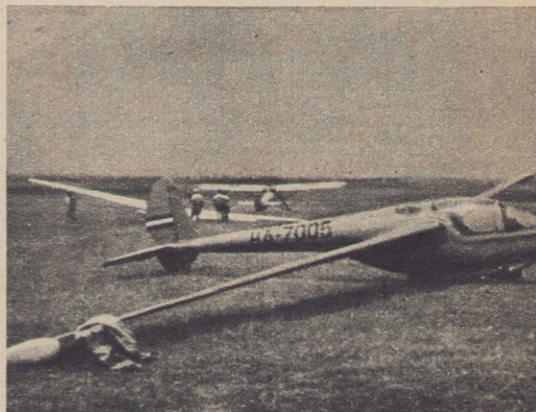
1.	**Saradic**	**—**	**Jugosławia**	**6 402 pkt**
2.	Mandl	—	Węgry	6 234 pkt
3.	Legenyei	—	Węgry	5 941 pkt
4.	Opitz	—	Węgry	5 891 pkt
5.	**Popiel**	**—**	**Polska**	**5 857 pkt**
6.	Kisely	—	Węgry	4 892 pkt
7.	Toth	—	Węgry	4 763 pkt
8.	Kotras	—	Węgry	4 703 pkt
9.	**Csizmas**	**—**	**Rumunia**	**4 640 pkt**
10.	Feher	—	Węgry	4 570 pkt
11.	Mitter	—	Węgry	4 557 pkt
12.	Hartmann	—	Węgry	4 345 pkt
13.	**Wierietiennikow**	**—**	**ZSRR**	**3 796 pkt**
14.	Csanadi	—	Węgry	3 415 pkt
15.	Ujvari	—	Węgry	3 333 pkt
16.	Quint	—	Węgry	3 212 pkt
17.	Bodri	—	Węgry	3 028 pkt
18.	Pusztai	—	Węgry	1 463 pkt

Zawodnik bułgarski **Karapanczew** wycofał się z udziału w mistrzostwach po I konkurencji.

Uczestnicy mistrzostw na Węgrzech: inż. J. Popiel (z lewej) i pilot holujący W. Hardt przy zwycięskim szybowcu „Kosava". Zdjęcia autora (3)



Węgierski szybowiec „Györ II", konstrukcji całkowicie metalowej, brał między innymi udział w mistrzostwach szybowcowych Węgier.



ZE ŚWIATA W SKRÓCIE

W ramach nadzwyczajnych zarządzeń władz lotnictwa Wielkiej Brytanii przeprowadzona zostanie redukcja o 50% sił lotnictwa bombowego oraz lotnictwa taktycznego na terenie NRF. Pozostaje to w związku z reorganizacją, która ma na celu stopniowe przezbrajanie lotnictwa brytyjskiego w zdalnie sterowane samoloty bezzałogowe. Rekrutacja pilotów trwać będzie jeszcze jednak w okresie co najmniej 10 lat, ponieważ — jak obliczyli fachowcy — tyle czasu wymaga przejście od lotnictwa „z ludźmi" do lotnictwa w którym żywi piloci staną się zbędni.

Samoloty klasy V („Valiant", „Victor", „Vulcan") są ostatnimi bombowcami posiadającymi pilotów. Budowa bombowca naddźwiękowego, nad którym pracowały do ostatniej chwili zakłady AVRO, została przez rząd wstrzymana. Rząd wycofał również cały szereg zamówień, jakie złożył w poszczególnych zakładach produkcyjnych na budowę odrzutowych samolotów myśliwskich. Firma Hawker, która — wbrew sugestiom rządu — kontynuuje budowę myśliwca o prędkości 3 000 km/h, liczy się już otwarcie z tym, że całą produkcję tego typu samolotów będzie musiała przeznaczyć na eksport. Nie zdecydowane zostały jeszcze losy prototypu zbudowanego już przez zakłady Saunders-Roe, ale mówią otwarcie, iż nie będzie on posiadał załogi.

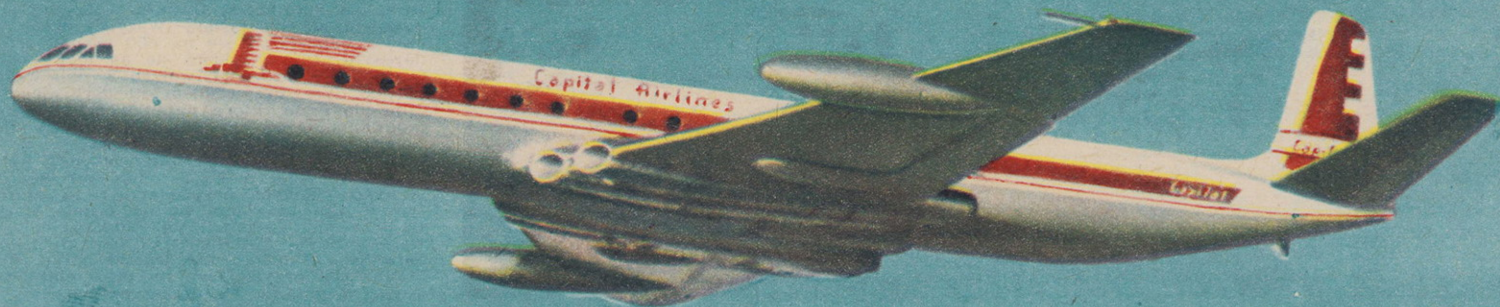
•

W dniu 15 czerwca br. śmigłowce S-58 belgijskiego towarzystwa komunikacyjnego SABENA przewiozły stutysięcznego pasażera, który odbył lot na trasie Bruksela — Bonn (NRF). Komunikację przy użyciu śmigłowców pasażerskich SABENA rozpoczęła w r. 1953 i dysponuje obecnie liniami (z Brukselli) do: Paryża, Rotterdamu, Maastricht, Eindhoven, Axel, Bonn, Köln, Duisburga, Dormundu, Lille, Antwerpii i Liege. Z okazji „jubileuszu" poczta belgijska wydała znaczek okolicznościowy (patrz „SP" — 30/1957 str. 12). (Z)

•

Bułgarskie linie lotnicze TABSO zostaną wkrótce wyposażone w najnowszego typu samoloty komunikacyjne radzieckiej produkcji „Ukraina". Jest to jeden z kroków mających na celu unowocześnienie bułgarskiej komunikacji powietrznej. (z)

TRANSPORT LOTNICZY
ZDOBYWA ŚWIAT



Najnowszy angielski odrzutowiec komunikacyjny De Havilland „Comet-4" z silnikami RR „Avon" ma być produkowany seryjnie w wersji międzykontynentalnej (56—67 pasażerów) i kontynentalnej (84—99 pasażerów).

ATLANTYK JEST MAŁY

Mgr. inż. BOGUSŁAW KITZMAN

ROZLEGŁY i groźny dla dawnych żeglarzy Ocean Atlantycki stał się obecnie trasa komunikacyjna i to jedną z najważniejszych. Nie ma już groźnego żywiołu, romantyki niebezpieczeństwa, a są wykresy pasażero-kilometrów i inne kalkulacje zmierzające do jednego celu: przewozić więcej, szybciej, taniej, wygodniej (i oczywiście coraz więcej zarabiać). Przed nawigacją lotniczą i łącznością radiową stanęły problemy wynikające dosłownie z „natłoku" samolotów na tej trasie komunikacyjnej. Czternaście wielkich linii lotniczych konkuruje ze sobą w przelotach nad północnym Atlantykiem i udowadnia codziennie, że monopol statków morskich w tej dziedzinie należy już bezpowrotnie do przeszłości. Triumf samolotów nad przestrzenią ogromnego oceanu nie przyszedł łatwo.

PIONIERZY

W roku 1927, dnia 23 maja, ląduje w Paryżu zgrabny jak na owe czasy jednosilnikowy górnopłat. Samolot nazywa się „Spirit of S-t Louis", a pilotem jest 25-letni Charles Lindbergh, który właśnie dokonał pierwszego w historii lotnictwa udanego przelotu nad Północnym Atlantykiem. Samolot zbudowały zakłady Ryan i to w czasie rekordowym, jak zresztą na rekordowy samolot przystało. Wyposażono go w dodatkowy osprzęt i zbiorniki co zajęło tyle miejsca, że pilot nie miał bezpośredniej widoczności nawet do przodu i spoglądał przez peryskop.

Warto także wspomnieć o wyczynie Anglika Alcocka, który wystartował z Nowej Funlandii do Islandii. Nie przeleciał on wprawdzie pełnej trasy z Ameryki do Europy ale leciał w r. 1919 tj. 8 lat przed Lindberghiem.

W 3 lata po wyczynie Lindbergha przelatują Atlantyk Francuzi Costes i Bellonte udając się z Paryża do Nowego Yorku. Następny rok 1931 to początek wielkich zespołowych raidów włoskiego generała Balbo. 13 wodnosamolotów S. 55 przelatuje 6.I. Ocean Atlantycki z Bolama (zachodnie wybrzeże Afryki) do Port Natal w Brazylii. Nie obywa się bez ofiar. Ginie 5 ludzi — cała załoga jednego z wodnosamolotów. W r. 1933 Włosi ponawiają swe przeloty nad oceanem. Gen. Balbo dowodzi teraz 24 wodnosamolotami S. 55 X, które z Londonderry (Irlandia) lecą do Reykjavik (Islandia) i potem 12.VII. nad północną częścią Atlantyku do Kanady gdzie wodują wśród gór lodowych w Bartwright. W drugiej części swego raidu Włosi jeszcze raz przemierzają Atlantyk startując z Sheal Harbour 8 VIII na Azory a stąd do Lizbony. Również i ten raid podchłania ofiary, ginie tym razem 2 ludzi w 2 wypadkach podczas wodowania.

W historii zdobywania Atlantyku chlubną kartę zapisali polscy lotnicy. Początek jest niepomyślny, bo w 1929 r. ginie major Idzikowski próbując wraz z Kubalą przelecieć ocean. Potem 8 maja 1933 r. kpt. Skarżyński dokonuje znanego i jedynego w swoim rodzaju wyczynu lecąc z Dakaru do Rio de Janeiro na RWD 5 bis. Następny rok jest równie szczęśliwy dla braci Adamowiczów, którzy 3 czerwca pokonują Północny Atlantyk. W międzyczasie Polak z Ameryki Hausner startuje do Europy lecz loty jego kończą się niepowodzeniem. Podczas jednego z nich Hausner woduje przymusowo i utrzymuje się na falach dzięki wyporności zapasowych zbiorników. Po 9 dniach odnaleziono go nieprzytomnego z wyczerpania, przywiązanego do zastrzałów samolotu.

KOMUNIKACJA NAD ATLANTYKIEM

W roku 1939 Pan American Airways zapoczątkowało komunikację lotniczą przez Atlantyk. Nieliczni jeszcze wtedy pasażerowie podróżowali 4-silnikowymi wodnosamolotami Boeing 314. Po wojnie linie lotnicze eksploatowały nad Atlantykiem w stałej, planowej komunikacji przeważnie samoloty Lockheed L-649 „Constellation" i L-1049 „Super Constellation" dalej Boeing 377 „Stratocruiser" i Douglas DC-6.

OKRĘT CZY SAMOLOT?

Trasa USA — Europa jest jedną z najatrakcyjniejszych dla towarzystw komunikacyjnych. Dlatego aż 14 linii lotniczych prowadzi o nią ze sobą ciężką walkę konkurencyjną, wszystkie razem rywalizują z ruchem transatlantyków. W tej wojnie wszystkich przeciwko wszystkim, jakie szanse ma nasz faworyt czyli samolot? Jego „wróg" w postaci towarzystw okrętowych wystawił do walki swój najlepszy sprzęt. Znane są nieustające zawody o „Błękitną Wstęgę Atlantyku", znany też jest (niestety nie z własnego doświadczenia) komfort na tych statkach. Za to samolot jest nie do pokonania jeżeli chodzi o szybkość podróży. Wzrasta też wygoda i atrakcyjność przelotu. Troska o bezpieczestwo pasażerów przejawia się nie tylko w zwiększonych porcjach proszku przeciw rekinom i w nadmuchiwanych kamizelkach ale w rzeczach najistotniejszych którymi sa coraz wyższy stopień niezawodności samolotu i coraz doskonalszy osprzęt. Obecnie samoloty przewożą już niewiele mniej pasażerów rocznie niż okręty. Wydaje się że w konkurencji z okrętem samolot będzie zdobywał coraz lepsze pozycje. A teraz jeszcze mały przykład liczbowy: statek o wyporności 30 000 t zabiera 1500 pasażerów i przewiezie w ciągu roku 75 000 osób prze Pln. Atlantyk. Jeden samolot odrzutowy wielkości B-707 może przewieźć rocznie 50 000 pasażerów lecz — i tu sedno sprawy — tzw. nakład inwestycyjny wynosi dla samolotu cztery razy mniej niż dla statku o wyporności 30 000 ton. A więc stawiamy na samolot!

CO DALEJ?

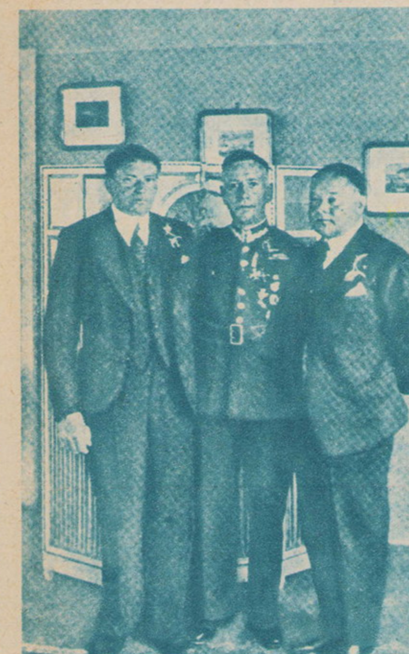
Jeszcze w bieżącym roku przewiduje się wprowadzenie do eksploatacji nowych samolotów DC-7C, nowej „Super Constellation" L-1649 oraz być może turbośmigłowej „Britanii IR". Zanim te samoloty i będące obecnie w użyciu samoloty z silnikami tłokowymi zestarzeją się w służbie nad oceanem trzeba będzie przygotować nowy sprzęt. Będą nim samoloty odrzutowe czterosilnikowe ze skrzydłami skośnymi. Na to proroctwo można sobie już pozwolić bo jest ono oparte na konkretnych planach i zamówieniach produkcyjnych. Samoloty te będą zabierać od 120 do 147 pasażerów (jak widzimy dane są sprecyzowane). będą przelatywać odległości 5600—7000 km z prędkością podróżną 780 do 820 km/h. Jeden taki transatlantyk przewiezie w ciągu roku powyżej 30 000 pasażerów nawet przy wykupieniu tylko 65% miejsc. Teoretycznie 17 takich samolotów „załatwi" całą dzisiejszą komunikację lotniczą nad Atlantykiem. Koszt 1 pasażero-kilometra będzie przytem niższy niż w dzisiejszym „Super Connie". A jak wygląda zdolność przewozowa dzisiejszego samolotu z silnikami tłokowymi z możliwościami jego odrzutowego czterosilnikowego następcy na trasie atlantyckiej przy założeniu 3000 godzin lotu rocznie i 100% wykorzystaniu miejsc? Odrzutowy transatlantyk zostawi swego tłokowego poprzednika o prawie „trzy długości" w tyle.

•

A zaczęło się wszystko tak niedawno od przelotu Lindbergha!



Słynny polski samolot turystyczny RWD-5bis na którym Stanisław Skarżyński przeleciał samotnie 8 maja 1933 r. Południowy Atlantyk, ustanawiając rekord międzynarodowy.



Pionierzy polskich lotów transatlantyckich: major pilot Stanisław Skarżyński (w środku) i przedstawiciele Polonii amerykańskiej — bracia Adamowicze.



Pilot polski Ludwik Idzikowski, który zginął w 1929 r. na Azorach podczas drugiej próby przelotu Północnego Atlantyku. Pierwsza nieudana próba miała miejsce w 1928 r.



Najpopularniejszy dziś samolot dalekiego zasięgu (max. 10 400 km) Lockheed L-1649A „Super Constellation". Zabiera 32—90 pasażerów. Prędkość przelotowa — 544 km/h. 4 silniki tłokowe po 3 400 KM każdy.



Prototyp amerykańskiego czterosilnikowego odrzutowca komunikacyjnego Boeing-707 powraca z lotu próbnego do bazy w Seattle, po przeleceniu trasy 1 700 km w czasie 2 godzin 39 minut. Lot odbył się w złych warunkach atmosferycznych przy wietrze czołowym 150 km/h. Samolot może zabrać 122—147 pasażerów. Zasięg 6 500-8 500 km w wersji międzykontynentalnej.



Opracowywany obecnie czterosilnikowy odrzutowiec komunikacyjny USA — Douglas DC-8. Będzie mógł zabrać 144 pasażerów. Zasięg — 7 300 km.

TRANSPORT LOTNICZY NA ZACHODZIE

Mgr KSAWERY PREK

Instytut Ekonomiki i Organizacji Przemysłu

W CZASIE ogólnonarodowej dyskusji nad zagadnieniami gospodarczymi nie od rzeczy wydaje się zwrócenie uwagi na zagadnienie transportu lotniczego i jego rolę w gospodarce narodowej.

Cechą charakterystyczną tego transportu jest przede wszystkim gwałtowny wzrost przewożonego drogą powietrzną tonażu towarów. W Anglii od roku 1951—1955 tonaż ten wzrósł o 266%, przy czym asortyment przewożonych towarów stale się rozszerza. Nie są to klasyczne towary „lotnicze" jak np. kwiaty, próbki, lekarstwa, szlachetne metale, drogie kamienie i klejnoty. Przeciwnie coraz więcej przewozi się drogą powietrzną maszyn i to ciężkich. Przewozi się, gdyż ten rodzaj transportu staje się opłacalny. Oto przykład: jedna z fabryk papierosów w Ameryce zamierzała sprowadzić z Anglii maszyny do wyrobu papierosów. Wybrała drogę powietrzną. Trzy maszyny, każda o ciężarze 3 ton, wartości około 56 000 dolarów przewieziono samolotem. Koszt transportu lotniczego wyniósł 3 500 dolarów, wobec 1 540 dolarów kosztów transportu morskiego. Ale czas transportu od wyjścia maszyn z fabryki do rozpoczęcia produkcji po montażu wyniósł 36 godzin. Podczas gdy czas transportu morskiego wyniósłby 14 dni. Zaoszczędzono, a raczej zyskano 12 dni produkcyjnych.

Maszyny te pracują 24 godziny na dobę i produkują 120 paczek po 20 papierosów na minutę. W ciągu 12 dni dały one 62 000 dolarów zysku tzn. 30 razy tyle ile wynosi różnica w kosztach transportu lądowego i morskiego.

Wprawdzie można było maszyny wcześniej wysłać, ale wówczas po pierwsze, kapitał zainwestowany w maszynach byłby przez 12 dni zamrożony nieproduktywnie, a powtóre często zdarzają się wypadki, że decyzja zakupu następuje dopiero w ostatniej chwili.

Jednocześnie, występujące również na Zachodzie zjawisko braku szeregu towarów powoduje, że tylko samolot może sprostać żądaniom klientów i szybko dostarczyć je do sklepów.

Jedną z największych przeszkód w handlu międzynarodowym są formalności celne. Przy transporcie morskim czy kolejowym odbywają się one zasadniczo w godzinach rannych (urzędowych) i opóźniają dostawę towarów. Np. transport z Anglii do Francji przez kanał — koleją, okrętem i koleją trwa w wyniku odpraw celnych i przeładunków około 7 dni. Transport lotniczy skraca ten czas do 44 godzin (w tym 2 godziny lotu). Transport na tej trasie jest bardzo opłacalny. Na dalekich trasach korzyści z transportu lotniczego są jeszcze większe. Tak np. samoloty linii Huuting i Clan Africargo przewożą towary z Anglii do Cape Town w czasie od piątku (lub soboty) do poniedziałku. Przy czym w poniedziałek docierają one już do handlu detalicznego.

Dla przyśpieszenia dostaw linie lotnicze wprowadziły zwyczaj składania zabezpieczeń na pokrycie opłat celnych. W rezultacie mogą żądać natychmiastowych odpraw celnych i oddania towaru.

Dalszą korzyścią jest zmniejszenie kosztów opakowań. Towary idące drogą morską wymagają ciężkich, drogich opakowań, odpada to w transporcie lotniczym. Opakowania są tańsze, lżejsze i mniej pracochłonne.

W Nowej Zelandii zastosowano jeszcze dalej idące usprawnienie dla ładowania samolotów. Platformy na kołach są ładowane drobnicą przez agenta handlowego i następnie autem przewożone na lotnisko, gdzie podłoga platformy jest wraz z ładunkiem wsuwana do specjalnie przystosowanego samolotu. Stosowanie tego rodzaju pojemników skraca do minimum czas załadunku.

Stawki ubezpieczeń stosowane w transporcie powietrznym są niższe od stawek transportu morskiego. Wreszcie momentem bardzo ważnym jest możność zmniejszenia zapasów towarów przez sprzedawców, z chwilą gdy wiedzą, że mogą samolotem otrzymać każdą potrzebną ilość towaru. Zmniejsza się zatem kapitał zamrożony w towarze, a sprzedawca może bardziej operatywnie dysponować zleceniami dostaw (zamówieniami).

Warto się przypatrzyć formalnościom celnym i ich organizacji w Anglii. Jeżeli towary są wysyłane z lotniska prowincjonalnego, otrzymuje się na miejscu zgodę na eksport towarów. Wpisuje się je na deklarację, a urzędnik linii jest odpowiedzialny za właściwy załadunek (trimming).

Przeładunek z linii na linię odbywa się na lotnisku z pominięciem magazynu. Gdy samolot przybędzie do portu docelowego, ładunek składa się w magazynie, gdzie odbywa się odprawa celna. Klient, powiadomiony telegraficznie o przybyciu samolotu jego gotów w każdej chwili do odprawy, uiszczenia cła i odbioru towarów.

Agenci zajmujący się transportem lotniczym (nadanie, odebrania, odprawy celne itp.) muszą być zatwierdzani przez IATA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Powietrznych). Oczywiście, w interesie linii lotniczej i klientów leży solidność agentów, gdyż jeden wypadek niesolidności spowoduje zaostrzenie kontroli celnej, a tym samym jej przedłużenie, co jest związane ze stratą czasu i kosztami.

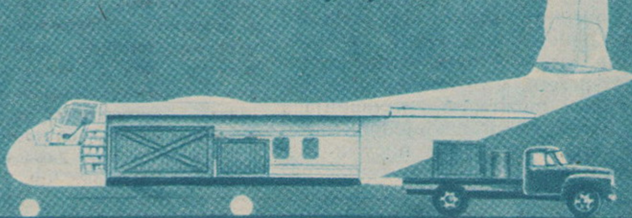
Opłaty za przesyłki lotnicze są ustalone przez IATA, tak, że w tej dziedzinie nie ma konkurencji. Może być natomiast konkurencja w solidności obsługi i jej szybkości. Prócz opłat normalnych stosuje się opłaty obniżone dla niektórych towarów.

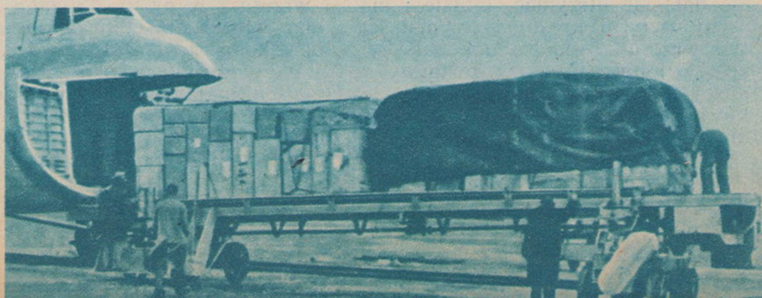
Sprawność transportu lotniczego sprawiła, że np. krawcy londyńscy, mający oddziały w Nowym Jorku, zamiast wysyłać bele materiałów biorą tam miary, które są przesyłane samolotem do Londynu, skąd centrale krawieckie wysyłają już gotowe ubrania.

Jedną z najpoważniejszych trudności w rozwoju transportu lotniczego jest nierównomierny rozładunek masy towarowej w czasie. Z tych względów niektóre linie (np. do Afryki Południowej czy przez Atlantyk) są w gorszej sytuacji.

Opłaty rosną zasadniczo z odległością i tak np. opłata na przewóz samolotem 1 tony ładunku do Australii wynosi 2 800 dolarów tzn. około 140 więcej niż opłata za transport statkiem morskim. Ponieważ czas transportu jest jednak wielokrotnie krótszy, to dla pewnych towarów względnie w niektórych okolicznościach szybkość decyduje o korzyściach ekonomicznych. Z tych powodów rozwój transportu powietrznego jest bardziej dynamiczny niż transportu morskiego.

Załadunek towarów. Poniżej — opracowywany obecnie samolot kanadyjski DHC-4 „Caribou". U dołu — angielski transportowiec Bristol-170. Załadunek 6 t towaru wymaga zaledwie 12,5 min.





ZRZUTY NA Warszawę

Opracował
TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

(DOKOŃCZENIE)

Miejscem zrzutu był plac Krasińskich. Nad Mostem Kierbedzia skręciliśmy w lewo. Na placu było jasno jak w dzień. Cała jego południowa strona paliła się jak stos suchego drzewa. Wiatr zwiewał dym na południe, więc plac był zupełnie odsłonięty. Zrzuciliśmy zasobniki i stwierdziliśmy, że spadły w dobre miejsce.

Pilot zszedł jeszcze parę metrów niżej, uważając na wieże i wysokie domy. Dym pożarów i pył z walących się murów wypełnił kabinę i gryzł w oczy. Czuliśmy żar od płonących domów i rozpalonych murów.

Lecieliśmy teraz wzdłuż linii kolejowej, wiodącej do Pruszkowa. Nad Fortem Bema znowu wpadliśmy w ostry ogień artylerii. Strzelał specjalny pociąg obrony przeciwlotniczej. Stuknęliśmy do niego parę razy z naszych karabinów, po prostu dla własnej satysfakcji.

Dopiero po kilku minutach wyrwaliśmy się z zasięgu artylerii zgrupowanej pod Warszawą. Mieliśmy parę chwil oddechu. Pod Bochnią natknęliśmy się znowu na diabelnie celny ogień. Pociski pękały paskudnie blisko. Na podnóżu jakiejś góry dostrzegliśmy dopalające się szczątki drugiego „Halifaxa".

Czekało nas jeszcze przebrnięcie przez znane już zapory ogniowe nad Węgrami i Jugosławią, ale szczęście nam jakoś dopisywało. Z pozostałych samolotów, które wystartowały wraz z nami, nie powrócił ani jeden.

W parę dni potem otrzymaliśmy wiadomość, że Armia Krajowa potwierdziła odbiór zrzutu na placu Krasińskich w dniu 20 sierpnia 1944 roku, o tej samej godzinie, którą zanotowaliśmy w naszej książce pokładowej. Przynajmniej nasz lot nie był daremny".

Personel uzupełniano załogami z dywizjonów bombowych, z lotnictwa transportowego oraz z ośrodków treningowych w Anglii i Kanadzie. Przyjmowano tylko najbardziej doświadczonych pilotów.

Ubytek samolotów był jeszcze szybszy niż ubytek ludzi. Nawet te samoloty, które zdołały powrócić do bazy, przylatywały postrzelane z licznymi uszkodzeniami. Obsługa naziemna nie mogła nadążyć z naprawami, a nadchodzący nowy sprzęt nie mógł w całości zapełnić powstających luk.

Sytuację pod względem sprzętu charakteryzuje fakt, że np. na dzień 1 września 1944 roku na stanie eskadry znajdowało się 49 „Halifaxów" i „Liberatorów", z czego tylko 12 zdatnych do lotu. We wrześniu przyszło osiem dalszych „Halifaxów", a osiem było w drodze.

W sierpniu eskadra dokonała 80 lotów, podczas gdy 60 lotów miesięcznie, przy pełnym stanie personelu i sprzętu, uważane było za maksymalną możliwość, wymagającą dużego wysiłku. Niejednokrotnie startowano przez 7—8 nocy z rzędu. Potem jeden dzień koniecznej przerwy i znowu loty przez szereg nocy. Ale takie mordercze tempo nie dało się utrzymać. Ludzie i maszyny były u kresu wytrzymałości. We wrześniu eskadra dokonała tylko 17 lotów. Polaków zastąpiły w dużej mierze dywizjony brytyjskie, które latając z pełnym poświęceniem, dokonały w tym samym czasie 99 lotów.

A oto fragment zapisków jednego z żołnierzy A. K., który po kapitulacji znalazł się w Wielkiej Brytanii:

„Z każdym dniem nad Warszawą latało więcej Niemców. Ich samoloty krążyły nie niepokojone przez nikogo, nad samymi dachami domów, wypatrując celów dla artylerii i dla bombowców. Każde stanowisko, każde umocnienie było natychmiast bombardowane. Ulica po ulicy, dom po domu zamieniały się w kupy gruzów. Jakże często wpatrywaliśmy się w niebo modląc się o nasze samoloty, które przepędziłyby precz tych zbójów.

Żyliśmy nadzieją odsieczy. Wiadomości podawane przez radio z Londynu i powtarzane przez naszą prasę obiecywały pomoc z powietrza. Sądziliśmy, że lada chwila przybędą spadochroniarze, że niebo zaroi się od naszych bombowców i myśliwców. Pomoc nadejdzie na pewno. Przecież zaraz za Wisłą, jak nam mówiono, stoi cała armia radziecka. Lada chwila ruszą. Chodzi więc tylko o to, żeby przetrwać. Ale upływał dzień za dniem, a pomoc nie nadchodziła. Otrzymywaliśmy tylko skąpe zrzuty broni, amunicji i żywności.

Było coś wspaniałego w bohaterstwie lotników, którzy pomimo morderczego ognia obrony przeciwlotniczej robili po cztery czy pięć okrążeń nad miastem na wysokości 200—150 metrów, a nawet niżej, starając się najdokładniej zrzucić ładunek.

Pomimo, że oznaczaliśmy punkty przyjęcia ogniskami i w ogóle czyniliśmy wszystko co w naszej mocy, aby ułatwić lotnikom zadanie, sygnały nasze często ginęły wśród ognia, dymu i kurzu. Niemcy stosowali zresztą fałszywe sygnały, co jeszcze bardziej dezorientowało lotników.

Zrzuty, bez względu na to czy zawierały broń, czy żywność lub lekarstwa, przedstawiały dla nas bezcenną wartość. A przecież jeszcze cenniejszy był widok samolotu. Wiedzieliśmy, że siedzą w nim ludzie, przyjaciele, którzy przebyli setki kilometrów, aby walczyć razem z nami i którzy nie wahali się ryzykować swoim życiem, żeby ratować nasze.

Każdy samolot krążący nad płonącym miastem, ścigany był nie tylko przez tysiące pocisków, ale również przez tysiące rozgorączkowanych oczu. Dzień w dzień ginęli obok nas nasi towarzysze broni, a przecież bardziej niż śmierć kolegi bolała nas śmierć zestrzelonego samolotu.

Pamiętam jak jednej nocy, w połowie sierpnia, na ulicę Miodową obok placu Zamkowego, spadł angielski samolot. Pomimo wściekłego ognia setki ludzi wybiegły z piwnic, ze schronów, z mieszkań, kierowane jedną myślą: uratować lotników, jeśli jeszcze żyją. Niestety, cała załoga zginęła na miejscu. Skrawki zwęglonego papieru i blaszki identyczności pozwoliły ustalić nazwiska niektórych lotników.

To byli Polacy. Zapamiętałem nazwisko pilota. Był nim kpt. Z. Szostak".

Straty polskie w ciągu sierpnia i września wyniosły 17 załóg, czyli dużo więcej niż etatowa obsada całej eskadry wraz z rezerwą.

We wrześniu wydano szereg zarządzeń mających na celu zmniejszenie strat. Zabroniono lotów podczas pełni księżyca oraz wysyłania więcej niż czterech samolotów nad Warszawę. Z 60 nocy, licząc od 3 sierpnia do 2 października, tylko 33 spełniały warunki dające chociażby niewielką szansę wykonania zadania. Wszystkie wyprawy musiały więc zmieścić się w tych nocach. Ogółem w sierpniu i we wrześniu dokonano 216 lotów ze zrzutami, w tym 213 do Warszawy, a resztę do miejscowości na prowincji gdzie również zorganizowane były punkty przyjęcia. Była to rekordowa liczba. Przewyższała ona znacznie osiągnięcia uzyskane w miesiącach o najwyższym do tej pory natężeniu lotów — w kwietniu i w maju 1944 r., kiedy liczba ich wynosiła razem 130 i kiedy stan załóg był czasowo wyższy od etatowego. Straty w polskich i brytyjskich eskadrach utrzymywały się procentowo na tym samym poziomie.

Pod koniec września warunki atmosferyczne bardzo utrudniały loty, a gdy pogoda się poprawiła, walki w Warszawie już się skończyły. Nastąpiło systematyczne niszczenie miasta przez hitlerowców, zjawisko nie mające precedensu w historii. Wiadomość o tym każdy lotnik polski odczuł jak osobistą tragedię. W dywizjonach zapanowało przygnębienie. Zdarzały się wypadki załamania psychicznego, a nawet chorób umysłowych.

Ogółem polska eskadra podjęła na loty do Warszawy 71 ton ładunku. Z tego samoloty, które dotarły nad miasto, zrzuciły około 40 ton. Więcej niż połowa z tego trafiła, niestety, do rąk Niemców, bądź uległa zniszczeniu spadając w ogniska pożarów, na ziemię niczyją, do Wisły itd.

„Żaden z nas ani na chwilę nie przypuszczał — zapisuje jeden z naszych pilotów z dywizjonu stacjonującego w tym czasie w Anglii — że ta bitwa o Warszawę trwać będzie 63 dni — więcej niż dwa miesiące cierpienia, śmierci i bohaterstwa. Nie sądziliśmy, że przez te dwa miesiące będziemy skazani na słuchanie płynących z głośnika wezwań o pomoc i że nie będziemy mogli nic, absolutnie nic uczynić, żeby przyjść z pomocą ginącej Warszawie. Myśleliśmy początkowo, że walki potrwają tylko kilka dni. Obawialiśmy się, że pobiją Niemców zanim zdążymy się tam dostać i że minie nas okazja jedyna w tej wojnie. Przecież Rosjanie, myśleliśmy sobie, posuwają się tak szybko i na tak szerokim froncie, że wyswobodzenie Warszawy jest kwestią kilku dni. Czekaliśmy dzień po dniu, ale upragniony rozkaz do startu na Warszawę nie przychodził. Lataliśmy po całej Europie, tylko nie tam.

Aż pewnego dnia, gdy wychodziłem właśnie z maszyny po powrocie z operacji, podszedł do mnie jeden z mechaników. „Powstanie upadło, panie kapitanie —" powiedział. — Niemcy zajęli znowu całą Warszawę i podobno palą wszystko". Za mną wychodził z samolotu Stefan. Urodził się w Warszawie i jak każdy warszawiak, bardzo przywiązany do swego miasta. Widocznie usłyszał co mówił mechanik, bo zatrzymał się nagle i upuścił trzymany w ręce spadochron. Początkowo robił wrażenie, jakby sens usłyszanej wiadomości nie doszedł do niego. Stał chwilę bez ruchu, mrużąc oczy, jakby go raziło światło. Potem schylił się ciężko, podniósł spadochron. Twarz mu nagle zszarzała. Stąpając niezdarnie wsiadł w milczeniu do ciężarówki.

Podszedł do mnie dopiero w pokoju operacyjnym, gdzie studiowałem mapę. Oczy miał wpadnięte, twarz i postać starszą o dziesięć lat. Zachrypniętym, nie swoim głosem powiedział: „Po co to studiowanie mapy? Po co to wszystko, po co my walczymy? Wszystko bez sensu... Warszawy już nie ma, panie kapitanie. Po co żyć w takim świecie?..." Urwał nagle, jakby się zakrztusił, odwrócił się szybko, podszedł do okna, oparł głowę o ramę i nie widzącymi oczami wpatrzył się w przestrzeń".

Dowództwo Polskich Sił Powietrznych orientując się, że zrzuty dokonywane przez samoloty polskiej eskadry i wspomagających je dywizjonów brytyjskich są zaledwie małą cząstką tego czego potrzebowała walcząca Warszawa, starało się od pierwszego dnia powstania o zorganizowanie masowego zrzutu, dokonanego przez dużą ilość samolotów bombowych eskortowanych przez myśliwce. Ale zorganizowanie takiej wyprawy nie było rzeczą łatwą.

Jej zasadniczym założeniem było dokonanie zrzutów za dnia, gdyż zapewniało to lepszą celność. Dlatego właśnie konieczne było zapewnienie bombowcom eskorty myśliwców. Polskie dowództwo nie rozporządzało samolotami myśliwskimi o zasięgu, który pozwoliłby na eskortowanie bombowców chociażby do granic Polski. Co więcej samolotów tego rodzaju nie było również w całym RAF-ie. Mieli je tylko Amerykanie, którzy po dłuższych pertraktacjach zgodzili się w zasadzie na wykonanie dziennej wyprawy nad Warszawę.

Ustalono, że poleci cała dywizja „Latających Fortec" ubezpieczanych przez myśliwce najnowszego typu „Thunderbolt" i „Lighting". Ale zasięg tych myśliwców również nie wystarczał na to, aby towarzyszyć bombowcom na całej trasie tj. z baz w Wielkiej Brytanii do Warszawy i z powrotem. Zresztą i dla „Latających Fortec" była to zbyt duża odległość.

Wynikały z tego dwie rzeczy: po pierwsze, że bombowce muszą mieć przygotowane na radzieckiej stronie lotnisko, gdzie mogłyby uzupełnić zapasy paliwa i przeczekać aż do powrotu, po drugie — sam przelot od granicy Polski do Warszawy i samo zrzucanie zaopatrzenia odbywać się będzie w ciągu dnia bez eskorty z czego wynika, że musi się to odbywać z dużej wysokości. Okoliczność ta nie dawała zbyt pomyślnych perspektyw dla całej operacji, ale na to nie było już rady.

Naczelne Dowództwo Radzieckie, idąc na rękę Amerykanom, wyznaczyło jako miejsce lądowania „Latających Fortec" lotnisko pod Połtawą. Po uzyskaniu zasadniczego porozumienia trzeba było załatwić jeszcze i inne sprawy, jak zaopatrzenie bazy pod Połtawą w odpowiednie paliwo i amerykańską amunicję lotniczą, zgranie wyprawy z innymi operacjami lotniczymi, dobór załóg i ich przeszkolenie, skompletowanie ładunku itp. Wszystko to wymagało czasu, podczas gdy w Warszawie każda godzina przynosiła zmianę sytuacji na gorszą.

W dniu 18 września, w godzinach rannych 107 „Latających Fortec" pod eskortą kilkuset samolotów myśliwskich wystartowało z lotnisk brytyjskich i wzięło kurs na Warszawę.

A oto fragment relacji jednej z uczestniczek powstania, z oddziału Armii Ludowej „Sokół", działającego w Śródmieściu w okolicach Placu Trzech Krzyży:

„Było już koło południa. Dzień ciepły, słoneczny, niebo bez chmur. Strzelanina znowu się wzmogła. Gdzieś niedaleko padały bomby czy granaty.

Kuchnia źle ciągnęła. Spojrzałam na wierzchołek komina, czy nie jest czym zatkany i wtedy właśnie to zobaczyłam.

Najpierw były to trzy, czy cztery ciemne punkciki na tle nieba. Po kilku sekundach, było ich dziesięć, potem kilkanaście, potem — kilkadziesiąt. Gdzieś wysoko nad nimi błyskały w słońcu ledwo widoczne srebrne samoloty.

— „Ksiądz", spojrzyj, co to? — zawołałam.

Ale „Ksiądz" już spostrzegł. Stał z zadartą głową, otworzywszy usta.

Nagle z jednego punkcika wytrysnął spadochron, potem z drugiego, z dziesięciu, z pięćdziesięciu...

— Desant — szepnął „Ksiądz".

Pobiegłam do swoich na drugą stronę. Wołałam coś czego nie pamiętam. „Ksiądz" biegł za mną.

Na naszym podwórku już widzieli. Kilku chłopaków stało w milczeniu, patrząc w górę. Spojrzałam i ja i aż mnie zatkało.

Całe niebo, jak tylko oko mogło objąć, było zasiane różnokolorowymi spadochronami. Było ich, tak na oko, kilkaset, a z każdą sekundą zjawiały się nowe. Leciały wyżej i niżej, kołysząc się i dryfując wraz z wiatrem. Pod każdym uczepiony był jakiś przedmiot, czy człowiek.

Zupełna cisza objęła całe miasto. I nasi i Niemcy przestali strzelać. Było tak cicho, że aż nierealnie. Z wysokości dochodził tylko od czasu do czasu pomruk bombowców. Ze wszystkich domów, z ruin, z zakamarków wypalonych murów i różnych dziur wśród gruzów wychylili się ludzie. Ranni i kaleki, czołgając się, wypełzli z piwnicy. Ciężko ranni, gorączkujący błagali, żeby ich wynieść. Oni też chcieli być świadkiem cudu. Chcieli na własne oczy ujrzeć nadchodzące wybawienie. Wydostawszy się na górę, zastygali bez ruchu i patrzyli w skupieniu, z rzadka wypowiadając oderwane słowa.

— Desant...

— Nasi...

— Jezu miłosierny...

— Chyba jest ich z tysiąc...

— Doczekaliśmy się...

Ktoś klęknął, ktoś zaczął coś szeptać do siebie. Po wynędzniałych twarzach płynęły łzy, często razem ze krwią. „Zbój" z obandażowaną głową płakał jak dziecko. „Ksiądz" klął bezmyślnie najgorszymi wyrazami, a wargi mu latały".

Niestety, to nie był desant. Tego samego dnia Polska Brygada Spadochronowa, oddalona od Warszawy o tysiąc siedemset kilometrów, musiała załadować się na samoloty, aby wziąć udział w krwawej i zaciętej bitwie pod Arnhem, w Holandii, która miała zakończyć się jej klęską.

„Latające Fortece" zrzuciły tego dnia 1284 zasobniki, z czego 388 dotarło do rąk powstańców.

W ostatecznym więc rachunku, pomimo wielkich wysiłków i ciężkich strat, ilość zrzutów wykorzystanych przez powstańców stanowiła tylko małą część tego co im było niezbędnie potrzebne.

Jeszcze gorzej przedstawiała się sprawa akcji militarnej, która miałaby na celu bezpośrednie wsparcie powstańców. Pomoc taka, ujmując rzecz teoretycznie, mogła przyjąć dwie zasadnicze formy. Pierwsza — najdalej idąca — to desant lotniczy na Warszawę i okolicę. Druga — to niszczenie stanowisk niemieckich w samej Warszawie.

Skuteczność desantu lotniczego uwarunkowana jest, przede wszystkim, posiadaniem odpowiedniego terenu do lądowań i zrzutów oraz powiązaniem go z jednoczesną akcją wojsk lądowych.

Sytuacja w Warszawie nie spełniała żadnego z tych warunków. Wojska radzieckie, które w lipcu rzeczywiście podchodziły już pod Pragę, zostały odrzucone niemieckim przeciwuderzeniem i nie mogły podjąć decydującej ofensywy przed upływem kilku miesięcy. Bohaterskie przeprawy przez Wisłę oddziałów polskich zakończyły się, jak wiadomo, niepowodzeniem.

W tych warunkach desant z powietrza byłby z góry skazany na klęskę. Należy sobie jednocześnie uprzytomnić, że liczebność wojsk spadochronowych i szybowcowych działających na zachodzie była stosunkowo skromna. We Francji i w Wielkiej Brytanii stacjonowały w tym czasie dwie brytyjskie dywizje spadochronowe, cztery amerykańskie i jedna brygada polska. Stanowiło to łącznie około 40 tysięcy żołnierzy wszystkich stopni. Brygada polska liczyła 2198 ludzi.

Nie było również miejsca na przyjęcie desantu. Prawda, że w pierwszych dniach sierpnia Polacy opanowali prawie całe miasto, ale w miarę napływania posiłków niemieckich stan posiadania Polaków zacieśniał się z dnia na dzień. W rezultacie miasto było posiatkowane na niewielkie parcele, trzymane na przemian przez Polaków i hitlerowców, a rozlokowanie wojsk płynne i trudne do uchwycenia. W takiej sytuacji można było ostatecznie zaryzykować zrzuty zaopatrzenia. Ale decydowanie się na wysłanie spadochroniarzy, z których duża część zginęłaby w płomieniach palących się domów, a w najlepszym razie dostała się do niewoli, byłoby bezmyślnym szaleństwem, tym bardziej karygodnym, że bezużytecznym.

Zamiar bombardowania stanowisk niemieckich również był nie wykonalny. Pomijając sprawę odległości i przeszkód omówionych przy sprawie zrzutów, akcja bombowców pociągnęłaby niechybnie olbrzymie ofiary wśród ludności i powstańców, gdyż wobec przeplatania się z sobą pozycji polskich i niemieckich oraz wobec trudności ustalenia granic tych pozycji, upadek bomb na dzielnice zajęte przez ludność i przez oddziały polskie byłby nieunikniony.

Tak więc wsparcie militarne było poza ludzkimi możliwościami.

Pomoc lotnictwa polskiego dla walczącej Warszawy okupiono ciężkimi stratami. W sierpniu i we wrześniu 1944 roku wyniosły one 144 lotników wszystkich stopni, czyli trzykrotnie więcej niż wynosił stan etatowy eskadry. Straty eskadry w czasie jej całej działalności tj. od 1941 roku osiągnęły liczbę 234 lotników. Procentowo straty te przekraczały straty wszystkich innych jednostek lotniczych.

Szczególnie niebezpieczne były wyprawy nad Warszawę, czego dowodem może być to, że tylko dwie załogi przeżyły okres powstania. Lotnicy, którzy przybyli do eskadry później i przetrwali kolejne trzy takie rajdy byli wyjątkami. Jednym z nich był 54-letni gen. pil. Ludomił Rayski, dowódca lotnictwa w przedwojennej Polsce.

Po kapitulacji Warszawy eskadra polska latała nadal nad zachodnimi dzielnicami Polski, nad Czechosłowacją, Austrią, Jugosławią, Grecją i nad Kretą. Ostatni lot nad Polskę miał miejsce dnia 28 grudnia 1944 roku, w tym czasie bowiem, w związku z oczekiwaną ofensywą radziecką z nad Wisły i spodziewanym wyzwoleniem całego kraju, wyszedł specjalny rozkaz zabraniający lotów nad Polskę.

W początkach listopada 1944 roku eskardę podniesiono do stanu pełnego dywizjonu. Przyjął on dawną nazwę 301 Dywizjonu i zaszczytny tytuł „Obrońców Warszawy".

Samoloty amerykańskie „Latające fortece" (na zdjęciu widać cztery maszyny), które dokonały w dniu 18 września 1944 r. zrzutów na Warszawę, odlatują znad miasta na wschód. (Zdjęcia archiwalne — RAF)



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu

Między nami KaeMeLowcami

Życzenie Johna Oettingsbörga — Kallasa, aby KML przybrał charakter międzynarodowy (o czym pisaliśmy w nr 30), zaczyna się powoli spełniać. Nie może tu być oczywiście mowy o jakimś charakterze międzynarodowym w całym tego słowa znaczeniu, ale zawsze — początek już jest. Za Czechosłowakami, akces do KML zgłosili ostatnio dwaj Litwini — **Rajmundas Baltruszis i Rimas Zatorskis z Kaunas** (adresy podajemy w spisie członków). W liście ich czytamy m. in.:

„Skrzydlatą Polskę" zaczęliśmy czytać dopiero w tym roku i bardzo polubiliśmy to pismo. Z niecierpliwością oczekujemy każdego numeru i w każdym z nich znajdujemy dużo interesujących wiadomości.

Kiedy w nr 17 przeczytaliśmy o utworzeniu Klubu Miłośników Lotnictwa, postanowiliśmy zostać jego członkami. Obaj interesujemy się szybownictwem i filatelistyką. Sądzimy, że „sztab" nie odmówi nam przyjęcia do grona KML i cieszymy się, że będziemy mogli nawiązać kontakty z polskimi miłośnikami lotnictwa".

Nie, tej prośbie odmówić niesposób. Fakt, że KML cieszy się zainteresowaniem również czytelników zza granicy, sprawia zarówno nam, jak i wszystkim miłośnikom lotnictwa wiele radości. Bo przecież mieć przyjaciół za granicą i wymieniać z nimi korespondencję — jest naprawdę rzeczą przyjemną. Myślę, że dostaniecie na pewno niejeden list z Polski, a Wam także proponuję nawiązanie korespondencji z polskimi miłośnikami. Do wyboru macie już w tej chwili ponad trzysta nazwisk.

JASA

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Wiesław Banaszkiewicz, Wołów Śl. — Zasadnicze wiadomości o profilach laminarnych i pojęciach z tym związanych znajdziecie w artykule „Profile laminarne" mgr inż. Sandauera, zamieszczonym w nr 13/1956 „Skrzydlatej Polski".

Znacznie szersze, ale i trudniejsze wyjaśnienia możecie odszukać w artykule prof. Bukowskiego (tytuł jak poprzednio), zamieszczonym w kwartalniku „Technika Lotnicza" — numer 3 z roku 1949.

A teraz drugie Wasze pytanie: Ile wynosi prędkość M==1? Samo pytanie jest sformułowane trochę niewłaściwie, gdyż liczba Macha (w skrócie M) nie jest miarą prędkości, lecz określa stosunek prędkości lotu do prędkości dźwięku w tym samym ośrodku:

$$M = \frac{v}{a}$$ (v — prędkość lotu, a — prędkość dźwięku) — a więc liczba Macha jest liczbą niemianowaną. Pytanie powinno więc brzmieć: „Ile wynosi prędkość samolotu przy M=1? Trudno odpowiedzieć na to „na oko". Prędkość dźwięku uzależniona jest od temperatury ośrodka. Ze wzrostem wysokości lotu zmniejsza się temperatura powietrza, a wraz z tym zmniejsza się prędkość dźwięku. Np. na poziomie morza a = 1 224 km/h, na wysokości 5 000 m a = 1 152 km/h, a na wys. 11 000 m już tylko a = 1 066 km/h (wszystko dla atmosfery wzorcowej). Wahania ciśnienia atmosferycznego wprowadzają dalsze zmiany. Jak więc widać, pojęcie liczby M jest mało przydatne przy popularnym omawianiu samolotów, natomiast jest bardzo użyteczne przy ścisłym rozwiązywaniu zagadnień aerodynamiki.

T. P.

Historia LOTNICTWA

W ODCINKACH

9.VIII. 1884 r. — Pierwszy lot sterowca (silnik elektryczny) „La France", wykonany przez R. Renarda i A. Krebsa w Chalais-Meudon.

1885-87 r. — Polak inż. Stefan Drzewiecki publikuje artykuły: „Aeropłany w prirodie", „Ptaki jako latawce", „Le vol plane" i „L'Aviation de demain" (pomysł łączenia szybowca z silnikiem) oraz „Theorie generale de l'helice" (nagrodzony przez Akademię Francuską).

1886 r. — Francuz Clement Ader konstruuje samolot z silnikiem parowym „Eole".

1886 r. — Amerykanin Langley pracuje nad modelami samolotów.

1886—89 r. — Niemiec Otto Lilienthal prowadzi badania nad oporem powietrza.

12—13.IX 1886 r. — Pierwszy lot w czasie ponad 24 godz., wykonany na balonie przez Francuzów Henri Herve i Allnard z Boulogne-sur-Mer do Yarmonuthn (24 godz., 10 min).

Poczta LOTNICZA

Stanisław Stelmach, Julian Semczyk i inni, w których imieniu przysłał do naszej redakcji list **„Adamek"**. W Waszej sprawie powinniście interweniować bezpośrednio w Dowództwie Wojsk Lotniczych.

Marek Frociuk z Białej Podlaskiej. Od chwili rozpoczęcia nauki w Oficerskiej Szkole Lotniczej dzieli Was jeszcze kilka lat. W tym czasie powinniście kontynuować naukę w szkole ogólnokształcącej lub zawodowej, bowiem od kandydatów do OSL wymagane jest m. in. wykształcenie średnie. Poza tym, po ukończeniu 16 roku życia, powinniście starać się przejść szkolenie lotnicze w aeroklubie.

Henryka Nowek z Gdańska. Przepraszamy za „zmianę płci". Jednocześnie zawiadamiamy zainteresowanych, że w spisie członków KML pod nr 258 jest Henryka, a nie Henryk Nowek.

ZBIERAMY ZNAKI

METEOROLOGIĄ DLA WSZYSTKICH

To tytuł nowej książki Czesława Szczecińskiego, wydanej przez Wydawnictwa Komunikacyjne (str. 244, cena zł 20).

W książce podane są w bardzo przystępnej formie opisy zjawisk, zachodzących w atmosferze, czynniki warunkujące pogodę oraz sposoby przewidywania prognozy pogody. Poza tym na treść książki składają się zasadnicze wiadomości o składzie i budowie atmosfery, energii promienistej słońca i jej skutkach, ciężarze, ciśnieniu, gęstości i wilgotności powietrza, o kondensacji pary wodnej i jej produktach, prądach powietrznych itp.

Dzięki bardzo jasnemu wykładowi, nawet skomplikowane zagadnienia podane w książce, stają się zrozumiałe dla każdego czytelnika. Książka ta, zgodnie zresztą z jej tytułem, przeznaczona jest dla szerokiego kręgu czytelników interesujących się zjawiskami meteorologicznymi zachodzącymi w atmosferze, a przede wszystkim dla młodzieży uprawiającej sport lotniczy i powinna się znaleźć w biblioteczce każdego pilota.



CO CZYTAĆ

„SPITFIRE" — Tadeusz Schiele. Okładkę projektował Wiktor Ostrzołek. Wydawnictwo „Śląsk", Katowice 1957 r. Stron 195. Nakład 20 139 egz. Cena 12 zł.

Po południu 31 grudnia 1939 roku z Zakopanego wyszła na nartach grupka młodzieży góralskiej. Oficjalnie nazywało się to, że chcą oni spotkać „Sylwestra" w schronisku na Kirach. O godz. 12 w nocy — już głęboko w górach — zatrzymali się, stanęli na baczność, odśpiewali półgłosem „Jeszcze Polska" i cichutko ruszyli dalej. Dziewczęta wróciły do Zakopanego, chłopcy — różnymi środkami lokomocji i po różnych przygodach — dotarli do Anglii, gdzie przywdzieli niebieskie mundury lotnicze. Z grupy tej wrócił po wojnie do Polski jeden, Tadeusz Schiele, autor książki „Spitfire". Inni rozłożyli swe kości po różnych krajach Europy i Afryki. Grobu Mariana Zająca — znakomitego narciarza, kawalera orderu „Virtuti Militari" — nigdy się nawet nie znajdzie. Po wylataniu pełnej tzw. tury operacyjnej zginął nad Atlantykiem transportując z Ameryki do W. Brytanii somolot bombowy.

Książka Schielego obejmuje okres pobytu autora w Anglii. Wcielony do 308 Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego odbył z tą świetną jednostką całą wojnę: krwawe, niezmiernie ciężkie „wymiatania" nad Francją w r. 1941, walki nad Dieppe i wreszcie inwazję. Jak zaznacza Schiele w przedmowie: „W książce nie ma bujdy lotniczej, nie ma naciągania faktów, zmyślonych okoliczności, ani fikcyjnych postaci. Czasami się aż prosiło, aby coś niecoś dodać od siebie. Uparłem się jednak. Nazwy, nazwiska, imiona, daty, dane — wszystko jest autentyczne". Wartość książki podnosi fakt, że nie są to bynajmniej wspomnienia weterana pisane po wielu latach, kiedy pamięć zawodzi. Poszczególne rozdziały były notowane na gorąco, dosłownie po wyjściu z maszyny. To, że książka wyszła dopiero obecnie nie jest winą autora...

Z jednym sformułowaniem Schielego niesposób się zgodzić. Pisze on: „Nie jestem literatem. Trochę przeto żałuję, że wrażeń nie potrafię opisać tak, jakbym pragnął". Otóż „Spitfire" obok wartości dokumentalnej ma dużą wartość literacką. Napisana jest wybornym językiem z nerwem rasowego pisarza lotniczego.

Książka poświęcona jest pamięci kpt. Mariana Pisarka, znakomitego pilota, kryształowego człowieka. Zapomniane to nazwisko przypominam naszym harcerskim drużynom lotniczym. Trudno wyobrazić sobie lepszego patrona dla polskiej młodzieży, która chce zdobyć skrzydła.

J. KOWNACKI

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW

Jaki to samolot? Odpowiedzi prosimy nadsyłać na kartach pocztowych do dnia 27 sierpnia br. Nagrody — 5 zdjęć tego samolotu w formacie 13×18 cm.

Rozwiązanie zagadki fotograficznej

Zamieszczone w nr 29 zdjęcie przedstawia samolot „Kania 2" w hali montażowej. Za poprawne odpowiedzi (a było ich nadspodziewanie dużo) — zdjęcia wylosowali: **Jerzy Burkowski** z Gdyni, **Lech Przydatek** z Grudziądza, **Ziemowit Ogiński** z Kowal, **Andrzej Dwojak** z Torunia i **Ludwik Sieczka** z Godziętowy.

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

Jiri Broz chciałby nabyć stare polskie czasopisma lotnicze i wojskowe, proponując ewentualną wymianę za czasopisma czechosłowackie. Zainteresowanym podajemy adres: Kolin II, Stalingradska 26 — Czechosłowacja.

Historie nieprawdopodobne lecz prawdziwe

PODCZAS wykonywania zespołowej akrobacji piloci myśliwscy (a działo się to w Anglii podczas minionej wojny) utworzyli kilka ciekawych figur, których zakończeniem miał być lot nurkowy nad morzem.

Jak wiadomo, podczas takiej akrobacji o ruchach całego zespołu decyduje prowadzący, reszta pilotów powinna dokładnie powtarzać wszystkie figury bez „zająknienia". Tak więc, gdy doszło do końcowej części pokazów, a maszyny znajdowały się jedna za drugą w bardzo bliskiej odległości, prowadzący na skutek niewyjaśnionej po dziś dzień przyczyny nie zdołał wyprowadzić samolotu z lotu nurkowego. Wszyscy piloci lecący za nim nurkowali bez wyrwania — ginąc w morzu.

•

W czasie wykonywania nalotu na Niemcy bombowiec brytyjski został silnie ostrzelany przez artylerię, tak, że jeden z odłamków przebił zamek luku bombowego i jeden z członków załogi wypadł z samolotu z wysokości dwóch tysięcy metrów. Spadochronu oczywiście nie zdążył założyć. Zetknięcie z ziemią nie było jednak tragiczne, gdyż „skoczek" zsunął się po stoku większej góry lądując na młodym lasku bez poważniejszych obrażeń.

PORADNIK AMATORA KONSTRUKTORA

(7)

pod redakcją inż. E. Stankiewicza

Wyważenie interesującego nas samolotu dokonujemy, posługując się następującą tabelką.

Lp.	Nazwa części	Qi	Xi	Zi
1.	zespół napędowy	50	0,25	1,0
2.	podwozie	15	0,95	0,30
3.	skrzydła	40	1,35	0,75
4.	wyposażenie kadłuba	10	1,50	0,90
5.	kadłub	25	1,75	0,90
6.	usterzenie	10	4,20	1,30
7.	pilot	70	1,50	0,90
8.	paliwo	20	0,90	1,0
9.	bagaż	10	2,15	1,15
		Q = 250,0 kG		

Położenie środka ciężkości znajdujemy w b. prosty sposób (rys. 15):

ΣXi Qi = 50.0, 25 + 15 . 0,95 + 40 . 1,35 + 10 . 1,50 + + 25 . 1,75 + 10 . 4,20 + 70 . 1,50 + 20 . 0,90 + 10 . 2,15 = 325,95

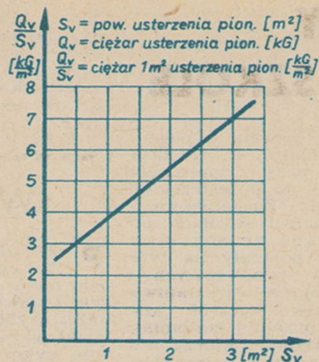
ΣZi Qi = 50 . 1,0 + 15 . 0,30 + 40 . 0 75 + 10 . 0,90 + 25 . 0,90 + 10 . 1,30 + 70 . 0,90 + 20 . 1,0 + 10 . 1,15 = = 196,5

$$X_o = \frac{\Sigma_{xi} Q_i}{Q} = \frac{325,95}{250} = 1.30\,m$$

$$Z_o = \frac{\Sigma_{zi} Q_i}{Q} = \frac{196,5}{250} = 0,79\,m$$

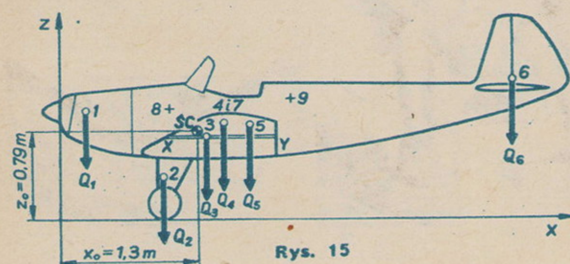
Do wyważenia należy posługiwać się rysunkiem samolotu w skali 1 : 10 lub 1 : 25.

Dobrze jest wrysować do kabiny sylwetkę pilota w odpowiedniej skali (rys. 16)

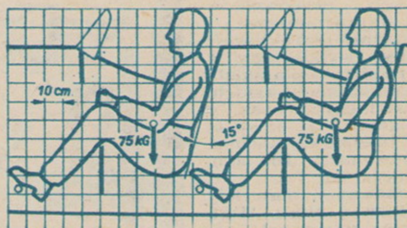


Rys. 14


Jednomiejscowy samolot amatorski o ciężarze własnym 105 kG z silnikiem Zündap (18 KM)



Rys. 15



Rys. 16

CZŁONKOWIE KML

355. Janusz Kosmacz (technika lotn.) — Poznań, ul. Strzelecka 25 m 22.
356. Bronisław Daniewicz (książki, zdjęcia) — Nieszkowice, p-ta Głębowice, pow. Wołów.
357. Andrzej Lendzion (sylwetki samolotów, lotn. wojsk.) — Gąbin, ul. Wierzbowa 1, pow. Gostynin.
358. Waldemar Rose (konstr. lotn.) — Gdynia, ul. Zygmunta Augusta 9/6.
359. Bogdan Peek (modelarstwo) — Stargard Szczeciński.
360. Bogusław Słodziński (konstr. lotn., historia lotnictwa) — Kowale, p-ta Praszka, pow. Wieluń.
361. Piotr Krawczyński (konstr. lotn.) — Wschowa, ul. Zielony Rynek 4, woj. Zielona Góra.
362. Zdzisław Wróbel (szybownictwo) — Bielsko 2, - Ekspedycja Kolejowa, blok 1/9.
363. Stanisław Mikołajewski (modelarstwo, konstrukcje lotn.) — Łódź 14, ul. Malczewskiego 31 m 2.
364. Ryszard Fiałkowski (konstr. lotn., łączność radiowa) — Janowo, p-ta Jabłowo, pow. Starogard Gdański.
365. Mirosław Hermaszewski (modelarstwo, konstrukcje lotn.) — Wołów Śląski, ul. B. Bieruta 3.
366. Roman Bula — Chorzów I, ul. Mielęckiego 16.
367. Jerzy Koronowski (książki, czasopisma lotn.) — Warszawa, ul. Nowo-opaczewska 10 m 12.
368. Jan Waliszkiewicz (konstr. lotn.) — Nowy Dwór Maz., ul. Nowo-Łączna 32.
369. Jerzy Kulczycki (modelarstwo, książki) — Gorzów Wlkp., ul. Grottgera 31/1.
370. Janusz Żmudziński (lotn. wojsk. historia lotn.) — Poznań, ul. Gwardii Ludowej 37a m 3.
371. Włodzimierz Rogoziński (modelarstwo, szybownictwo) — Szczecin, ul. Niedziałkowskiego 15 A m 7.
372. Leon Świsłowski (książki) — Babice k/Warszawy, ul. Kresowa 16.
373. Włodzimierz Żórawski — Warszawa 44, ul. Osiecka 34.
374. Rajmundas Baltruszis (szybown. filat.) — Kaunas, prosp. Lenino 14—3a — ZSRR, Litewska SRR.
375. Rimas Zatorskis (szybown., filat.) Kaunas, ul. Puszkino 15—26 — ZSRR, Litewska SRR.
376. Ryszard Grzegorczyk — Słupsk, ul. Zaułek 19/8.
377. Bogdan Nowicki (modelarstwo) — Oborniki Wlkp., ul. Sądowa 6.
378. Jan Łoziński (modelarstwo ,zdjęcia) — Masłowice 28, pta Sobótka, pow. Wrocław.
379. Zygmunt Rewucki (konstr. lotn., zdjęcia, lotn. wojsk.) — Wrocław 2, ul. Sieradzka 5.
380. Teresa Turowska — Czarnowiec, pta Stargard Gub., pow. Gubin.
381. Leopold Jowczyk (książki, czasopisma) — Doboszowice 129, pow. Ząbkowice Śląskie.
382. Marek Frociuk (lotn. wojsk., sportowe i książki) — Biała Podlaska, ul. Narutowicza 21.
383. Witold Frydzyszak (konstr. lotn., spadochr., szybown., modelarstwo) — Pleszew, ul. Marcinkowskiego 18, woj. Poznań.
384. Witold Maik (konstr. amat., modelarstwo) — Kobylin 1, pta Grójec k. Warszawy.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

CESSNA 620 ● USA

JEST to komfortowy, czterosilnikowy samolot dyspozycyjny, którego prototyp odbył swój pierwszy lot 11 sierpnia 1956 r. Cieszy się on dużym zainteresowaniem wśród amerykańskich przemysłowców i handlowców. Samolot ten, po niewielkiej przeróbce może znaleźć zastosowanie również w bliskiej komunikacji.

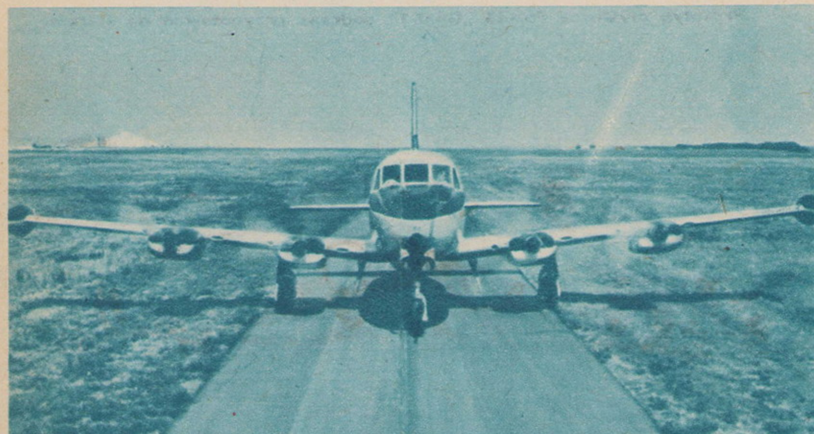
Cessna 620 jest wolnonośnym dolnopłatem o konstrukcji metalowej.

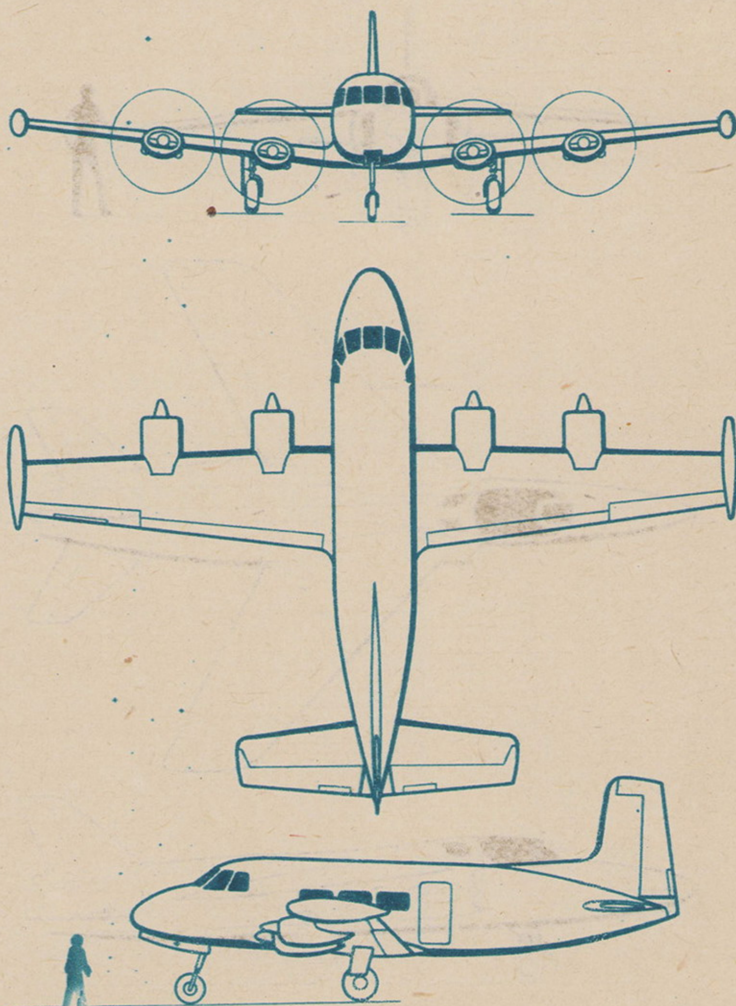
Płat niedzielony posiada w częściach przykadłubowych konstrukcję dwudźwigarową, dalej — jednodźwigarową. Pokrycie podwójne z międzywarstwą z blachy falistej. Klapy szczelinowe.

Kadłub mieści poza kabiną załogi wyposażoną w dwuster, także obszerną prostokątną kabinę pasażerską o wymiarach 4,04 x 1,73 m i wysokości 1,83 m. Kabina jest przewidziana dla 4—6 osób, przy czym wygodne fotele dają się dowolnie ustawiać. Przewidziana jest również możliwość ustawienia stołów konferencyjnych itp. Kabina jest ciśnieniowa i klimatyzowana. Drzwi kabiny stanowią jednocześnie składane schody. Konstrukcja kadłuba skorupowa.

Usterzenie wolnonośne konstrukcji podobnej do skrzydeł. Podwozie trójkołowe wciągane w locie w skrzydła i kadłub. W celu zapewnienia max. bezpieczeństwa użyto aż 4 silniki o stosunkowo małej mocy (350 KM) — Continental 526A o układzie płaskim. Śmigła trójłopatowe, przestawialne. Paliwo umieszczone jest w płacie i dodatkowo w zbiornikach na końcach skrzydeł. Do napędu agregatów (np. prądnic, urządzeń klimatyzacyjnych itp.) służy osobna turbina gazowa. (J. S.)

Prototyp samolotu dyspozycyjnego Cessna-620 podczas prób.





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Długość	—	16,7	m
Wysokość	—	12,6	m
Pow. nośna	—	5,0	m
Rozpiętość	—	31,5	m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	4 540	kG
Ciężar w locie	—	6 804	kG
Obciążenie pow.	—	216	kG/m²
Obciążenie mocy	—	4,86	kG/KM

Osiągi:

Pręd. max.	—	545	km/h
Pręd. przelot.	—	418	km/h
Pręd. wznoszenia	—	5,8	m/sek
Pułap	—	7 600	m
Zasięg	—	2 700	km
Czas trwania lotu	—	9	h
Rozbieg	—	1 140	m
Dobieg	—	930	m

WARSZTAT NAPRAWY W KAŻDYM AEROKLUBIE I SZKOLE

W OSTATNIM okresie przeprowadzono w aeroklubach i szkołach szereg kontroli technicznych, w czasie których stwierdzono wiele usterek, niewłaściwości w obsłudze sprzętu lotniczego oraz niedomagania w organizacji pracy. Stwierdzono również, że personel techniczny nie jest w pełni wykorzystany. Właściwa praca na starcie w przekroju rocznym, osiąga duże natężenie w miesiącach letnich (szczególnie wakacyjnych), a następnie zaznacza się jej spadek w miesiącach jesiennych aż do zupełnego prawie zaniku w okresie zimy.

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że jesienią po zakończeniu lotów szybowcowych i przeglądzie sprzętu tzw. „weryfikacji", która ma na celu jego techniczną ocenę, wykrycie powstałych usterek i dokonanie napraw, sprzęt ten bywa z reguły zakonserwowany i pozostawiony do czasu kiedy słońce zaczyna silnie przygrzewać i szybownicy budzą się do nowego sezonu. Wówczas dopiero zaczyna się „ruch" personelu technicznego, zaczynają się kłopoty i... stwierdzenia, że do czasu naprawienia szybowców nie ma na czym latać (!).

O ile więcej nasze szybownictwo miałoby wylatanych godzin i wykonanych wyczynów, gdyby cały stan posiadanego sprzętu był w pełnej sprawności do lotów a w przypadku uszkodzenia w sezonie, dobrze i szybko naprawiany, aby niezwłocznie mógł wrócić na start. Sugerowanie, że mamy małą ilość szybowców jest nieprawdą. Prawdą natomiast jest, że pokaźna ilość sprzętu jest poza startem, bądź to na skutek przestojów naprawczych, bądź też stosunkowo długich okresów oczekiwania na naprawy. W tej sytuacji nasuwa się konieczność dokonania takich zmian, aby praca personelu technicznego w aeroklubach i szkołach lotniczych przestała być pracą sezonową, a trwała ciągle i systematycznie, dając konkretne rezultaty w postaci dokonywania napraw szybowców we własnych, małych warsztatach aeroklubów i szkół.

Dokonywanie napraw sprzętu w zakresie własnym pozwoli na wprowadzenie nieograniczonych „nalotów" oraz na takie wykorzystanie szybowców jakie aeroklubowi czy szkole będą potrzebne, oczywiście w oparciu o posiadany sprzęt. Zrozumiałe jest, że zasady obowiązujące przy naprawach sprzętu lotniczego będą przestrzegane w całej rozciągłości. Zorganizowanie napraw w aeroklubach i szkołach pociągnie za sobą pewne zmiany organizacyjne. Będą one polegały na tym, że praca mechaników szybowcowych, z obsługowej zmieni się na warsztatowo-obsługową. Obowiązek kontroli szybowców na starcie przejmą natomiast instruktorzy szybowcowi, którzy w okresie zimowym otrzymają odpowiednią praktykę warsztatową. W celu zrealizowania tego przedsięwzięcia należy przystąpić jak najszybciej do prac przygotowawczych. Do najważniejszych z nich należą: przygotowanie odpowiednich pomieszczeń zapewniających warunki do napraw sprzętu lotniczego, przygotowanie odpowiednich pracowników, posiadających kwalifikacje gwarantujące właściwe wykonanie napraw, przygotowanie odpowiednich narzędzi, przygotowanie sprawnego zaopatrzenia we właściwe, lotnicze materiały naprawcze.

Pracownicy zatrudnieni przy naprawach sprzętu lotniczego obowiązani są posiadać odpowiednie kwalifikacje i praktykę, upoważniające ich do samodzielnej pracy w zakresie napraw średnich. Dlatego pod tym kątem należy rozpatrywać przydatność obecnie zatrudnionych mechaników szybowcowych. Tym aeroklubom i szkołom, które tej trudności nie podołają biuro APRL udzieli pomocy organizując praktykę warsztatową dla ich pracowników. Sprawa zatrudnienia właściwych pracowników jest zagadnieniem najważniejszym i trzeba ją bardzo poważnie potraktować. Warsztat powinien być wyposażony w dwa komplety narzędzi stolarskich, jeden komplet ślusarsko-monterskich, jeden tapicersko-lakierniczych oraz w liniał metalowy o długości 1 m, ze skalą milimetrową, miarę metalową (taśmową) długości 2 m, suwmiarkę 180 mm, pion, cyrkiel, kątomierz itp.

W potrzebne (cechowane) materiały lotnicze może zaopatrywać biuro APRL przyjmując realizację zbiorczych zamówień aeroklubów i szkół. W oparciu o już pracujące Okręgowe Warsztaty Lotnicze w Warszawie i Krośnie, biuro APRL będzie dostarczać przycięty materiał drzewny, sworznie (cechowane przez nadzór techniczny KCSP) oraz inne potrzebne do naprawy przedmioty, których wykonanie przez warsztaty aeroklubów i szkół jest niemożliwe.

Prace wynikające z opisanego zagadnienia, należy przygotować w takim terminie aby już w tegorocznym okresie jesienno-zimowym można było przystąpić do napraw sprzętu lotniczego.

Lotnictwo sportowe zostało usamodzielnione, a to zobowiązuje.

WŁADYSŁAW JANICA

W FORDONIE GRASUJĄ WANDALE

PERSONEL techniczny. Szkoły Szybowcowej w Fordonie lansuje ostatnio nowy styl pracy. Jako corpus delicti niech posłuży przysłany do remontu w SZD szybowiec „Żuraw" SP-1205, który latał po raz ostatni we wrześniu 1955 r. po czym zakwalifikowany został do przeglądu głównego i naprawy warsztatowej. Pozostaje tajemnicą poliszynela, na co czekało kierownictwo szkoły, zwlekając przez 19 miesięcy (!) z wysyłką szybowca do remontu. Natomiast stan techniczny „Żurawia" po rozplombowaniu wagonu w Bielsku świadczy, że w ciągu tych niespełna 2 lat pozostawał on pod troskliwą opieką doświadczonych... wandalów! Zresztą niech mówią fakty:

Dziury w sklejce i płótnie zawsze mogą się zdarzyć. Wiadomo: gdzie drwa rąbią, tam wióry lecą. Szczątki pokrycia limuzyny świadczą jednak, że w „Żurawiu" rąbano także cenny plexiglas...

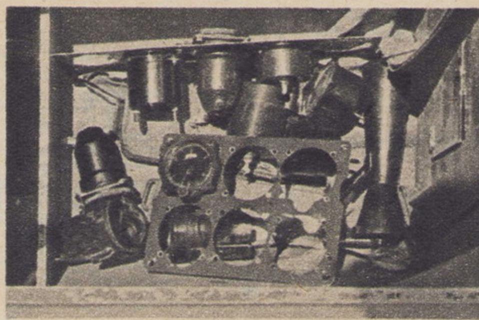
Wyłączniki, żarówka i inne brakujące elementy instalacji oświetleniowej znalazły zapewne zastosowanie w „sektorze prywatnym". Ale gdzie do licha podziały się pogubione nakrętki specjalne sworzni montażowych albo na przykład oś kółka, którą zastąpiono prowizorycznie kawałkiem pręta?

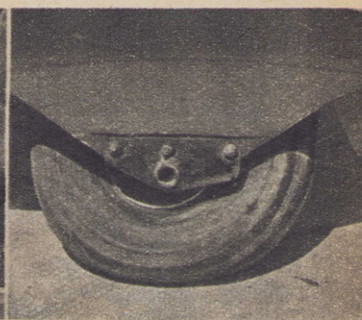
Protokół zdawczo-odbiorczy z dnia 22.6.57 r. w punkcie „Wyposażenie kabiny" mówi o 10 przyrządach pokładowych. Czy można uważać za **wyposażenie** luźne przyrządy, po prostu wrzucone i poniewierające się bez jakiegokolwiek opakowania po dnie kadłuba, wraz z pustymi tablicami, blaszanymi owiewkami, kołpakiem itp? Czy z takim „wyposażeniem" szybowiec latał po raz ostatni i był przedstawiony komisji weryfikacyjnej?

Dość osobliwie wygląda (bez)troska o sprzęt lotniczy w interpretacji mechaników fordońskich i ich kierownictwa. Nasuwa się pytanie: kto za to płaci? I co na to kierownictwo Szkoły?

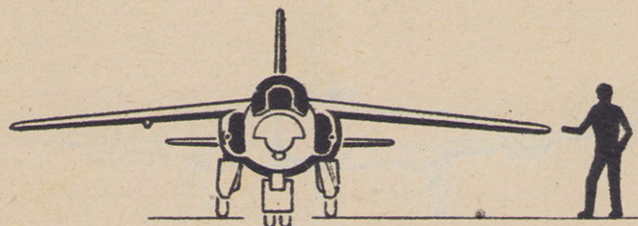
E.C.

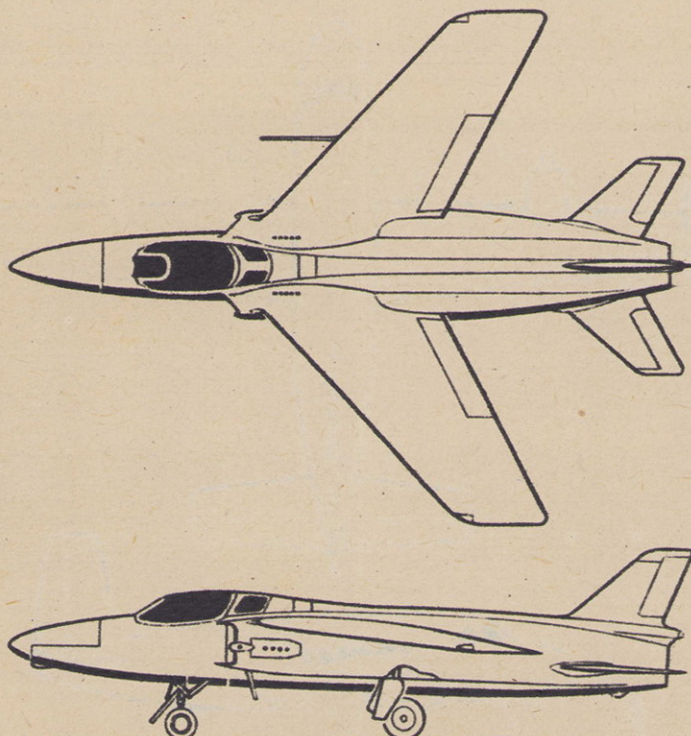
W takim stanie odbyły długą podróż z Fordonu do Bielska przyrządy pokładowe wartości ok. 20 000 złotych (zdjęcie z lewej). W protokóle zdawczo-odbiorczym p. Klemens Kohls, kierownik techniczny Szkoły nazwał to „wyposażeniem kabiny"…. Na zdjęciu z prawej: Kółko jest, ośki brak. Czy w takim stanie szybowiec wykonał swój ostatni lot przed remontem? Foto: B. Brachacka





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE





FOLLAND FO-145 „GNAT" ● WIELKA BRYTANIA

W roku 1954 na pokazach lotniczych w Farnborough uwagę obserwatorów zwrócił prototyp lekkiego, jednomiejscowego samolotu myśliwskiego „Midge" Fo-139, wykazujący zadziwiającą zwrotność. „Midge" zwany w wersji seryjnej Fo-145 „Gnat" („Komar"); opracowany został przez W. E. Petter'a (konstruktor English Electric „Canberra") i skonstruowany w zakładach Folland. „Midge" był wyposażony w silnik Armstrong-Siddeley ASV-5 Viper-101 o ciągu 750 kG i wykonał swój pierwszy lot w sierpniu 1954 r. Budowany obecnie Fo-145 jest wposażony w silnik Bristol „Orpheus" o ciągu 2 270 kG.

Jest to średniopłat wolnonośny o znacznym skosie i małej rozpiętości skrzydeł. Dzięki temu, że zbiorniki paliwa i działka umieszczone zostały w kadłubie, płat o bardzo prostej konstrukcji, wykonany został jako jedna część. Kadłub złożony z trzech części: przedniej — mieszczącej kabinę pilota, koło przednie i działka, środkowej — mieszczącej silnik i podwozie główne oraz tylnej — obejmującej dyszę wylotową i usterzenie. Zaletą tego rodzaju konstrukcji jest uproszczona obsługa i łatwość wymiany uszkodzonych części. Podwozie wciągane w kadłub zaopatrzone jest w osłony spełniające jednocześnie rolę hamulców aerodynamicznych. Uzbrojenie samolotu składa się z 2 działek 30 mm i dwóch bomb (2 x 230 kG) względnie 12 pocisków rakietowych 76,2 mm.

Obecnie zbudowana została ulepszona wersja z usterzeniem płytowym oraz dwumiejscowa wersja o zwiększonej powierzchni nośnej, zaopatrzona w klapy („Gnat — Trainer"). Samoloty typu „Gnat" produkowane są już na zamówienie RAF i lotnictwa Indii. Zainteresowały się nimi także Belgia, NRF, Holandia, Jugosławia, Izrael i Nowa Zelandia. (JP)

Prototyp myśliwca Fo-145 „Gnat-1" podczas przygotowań na starcie.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	6,83 m
Długość	—	8,94 m
Wysokość	—	2,66 m
Wydłużenie	—	3,6

Ciężary:

Ciężar w locie	—	3 700 kG

Osiągi:

Pręd. max.	—	ok. Ma = 1
Pręd. wzoszenia	—	2 432 m/min.
Pułap	—	15 200 m
Czas wznoszenia (12 200 m)	—	3 min.
Czas lotu	—	1 h +
Zasięg	—	1 000 km

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 253

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przewyższenie ponad 5000 m

5 (63)	**Jerzy Michalski** — na szybowcu „Mucha", w Jeżowie, dnia 11.6.57	5700 m
6 (64)	**Wiesław Dziedzic** — na szybowcu „Mucha", w Jeżowie, dnia 11.6.57	6000 m
7 (65)	**Stanisław Ratusiński** — na szybowcu „Jaskółka", w Jeżowie, dnia 11.6.57	5600 m
8 (66)	**Leszek Szczęśniak** — na szybowcu „Mucha", w Jeżowie, dnia 11.6.57	6250 m

Złote Odznaki Szybowcowe

22 (170)	**Andrzej Fuksiewicz**		
	przewyższenie:	Jeżów, dnia 7.6.57, na szybowcu „Mucha"	3180 m
	przelot:	Warszawa—Berezino (ZSRR, dn. 5.5.57, na szybowcu „Mucha"	561 km
23 (171)	**Jerzy Michalski**		
	przewyższenie:	Jeżów, dnia 11.6.57, na szybowcu „Mucha"	5700 m
	przelot:	Warszawa—Krosno, dn. 18.6.55, na szybowcu „Mucha"	306 km
24 (172)	**Wiesław Dziedzic**		
	przewyższenie:	Jeżów, dnia 11.6.57, na szybowcu „Mucha"	6000 m
	przelot:	Jeżów—Kobylnica—Polkowice, dn. 30.5.57, na szyb. „Mucha"	307 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

28 (1153)	**Roman Przepióra**				
	długotrwałość:	7.7.54	na szybowcu	„Żuraw"	5 h 08 min
	przewyższenie:	30.5.57	„	„Bocian"	1530 m
	przelot:	13.6.56	„	„Mucha"	58 km
29 (1154)	**Jerzy Braun**				
	długotrwałość:	1.6.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 50 min
	przewyższenie:	1.6.57	„	„Mucha"	1430 m
	przelot:	13.4.57	„	„Mucha"	120 km
30 (1155)	**Kazimierz Samborski**				
	długotrwałość:	25.8.56	na szybowcu	„Mucha"	5 h 24 min
	przewyższenie:	1.6.57	„	„Mucha"	2500 m
	przelot:	1.6.57	„	„Mucha"	72 km
31 (1156)	**Kazimierz Pluskota**				
	długotrwałość:	10.8.56	na szybowcu	„Mucha"	5 h 25 min
	przewyższenie:	1.6.57	„	„Mucha"	1300 m
	przelot:	14.4.57	„	„Mucha"	120 km
32 (1157)	**Tadeusz Żurawski**				
	długotrwałość:	6.9.56	na szybowcu	„Mucha"	5 h 05 min
	przewyższenie:	1.6.57	„	„Mucha"	1750 m
	przelot:	8.9.56	„	„Mucha"	85 km
33 (1158)	**Witold Starzewski**				
	długotrwałość:	1.6.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 20 min
	przewyższenie:	5.5.48	„	„Jeżyk"	1200 m
	przelot:	17.8.48	„	„Jeżyk"	133 km
34 (1159)	**Mirosław Nalepa**				
	długotrwałość:	3.6.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 30 min
	przewyższenie:	29.5.57	„	„Mucha"	1265 m
	przelot:	31.5.57	„	„Mucha"	278 km
35 (1160)	**Rudolf Solich**				
	długotrwałość:	26.5.57	na szybowcu	„Mucha"	6 h 32 min
	przewyższenie:	3.6.57	„	„Mucha"	1850 m
	przelot:	3.6.57	„	„Mucha"	106 km
36 (1161)	**Bernard Kwiatkowski**				
	długotrwałość:	30.5.57	na szybowcu	„Mucha"	6 h 27 min
	przewyższenie:	30.5.57	„	„Mucha"	1550 m
	przelot:	14.6.57	„	„Mucha"	60 km
37 (1162)	**Romuald Woszczerowicz**				
	długotrwałość:	16.6.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 01 min
	przewyższenie:	9.5.50	„	„Mucha"	1475 m
	przelot:	9.5.50	„	„Mucha"	165 km
38 (1163)	**Tadeusz Gancarz**				
	długotrwałość:	17.6.57	na szybowcu	„Mucha"	6 h 27 min
	przewyższenie:	28.4.57	„	„Mucha"	1140 m
	przelot:	17.6.57	„	„Mucha"	152 km
39 (1164)	**Stanisław Przybyła**				
	długotrwałość:	18.6.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 15 min
	przewyższenie:	19.7.56	„	„Mucha"	1220 m
	przelot:	5.7.56	„	„Mucha"	58 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 22 czerwca 1957 r.

Międzymiastowe Zawody Modeli Latających

OSTRAVA — KATOWICE

W dniach 12—15 lipca 57 r. odbyły się na lotnisku Hurka k/Ostravy (50 km od Ostravy) tradycyjne już zawody modeli latających Ostrava — Katowice. Zawody rozegrane zostały na terenie górzystym w trzech kategoriach modeli: szybowców, gumówek i z napędem silnikowym. Modelarze ostravscy starannie przygotowywali się do tych zawodów, oblatując przez dłuższy czas swoje modele na lotnisku Hurka. Mimo to ekipa nasza osiągnęła dobre wyniki zwyciężając indywidualnie i zespołowo w kategorii gumówek oraz indywidualnie w kategorii modeli z napędem silnikowym. Warto dodać, że modelarze ostrawscy są najsilniejszym zespołem w kategorii gumówek w Czechosłowacji.

WYNIKI INDYWIDUALNE

szybowce — J. Prokop — Ostrava — 668 pkt.
gumówki — M. Paździorek — Katowice 813 pkt.
silnikowe — R. Kudełko — Katowice — 684 pkt.

WYNIKI ZESPOŁOWE

szybowce — Ostrava — 1 808 pkt.
gumówki — Katowice — 2 054 pkt.
silnikowe — Ostrava — 1 484 pkt

W punktacji ogólnej zwyciężyła ekipa modelarzy z Ostravy — 5 425 pkt przed Katowicami — 5 147 pkt.

MAKSYMILIAN PAŹDZIOREK
Katowice

MÓJ MODEL SAMOLOTU „MEWA"

ZBIGNIEW DATKIEWICZ
Londyn



Niżej zamieszczamy opis konstrukcji sławnego już modelu samolotu PZL „Mewa" konstr. Z. Datkiewicza zamieszkałego w Londynie. Z. Datkiewicz przesłał ten opis specjalnie dla naszego tygodnika. Sądzimy, że i inni modelarze polscy przebywający za granicą zechcą podzielić się swoimi doświadczeniami z kolegami w kraju.

(Red.)

OPIS: Rozpiętość — 1 850 mm, długość całkowita — 1 320 mm, głębokość płata — 272 mm, profil skrzydeł — Clark YH (zmodyfikowany,) profil stat. poziomego symetryczny 60 proc. Silnik „Amco" — 3,5 cm³ ciężar modelu około 2,5 kG. Czas wykonania 600 godzin. Rok budowy 1953—54.

Model wykonany jest prawie całkowicie z balsy. Trzy główne wręgi kadłuba (kabina) wykonane ze sklejki (drewno — dural) łączą się ściśle za pomocą drutu stalowego i rur duralowych z goleniami podwozia, wiązaniami skrzydeł, zastrzałami i masztem ochronnym przeciw kapotażowym. Podłoga kabiny ze sklejki 4 mm stanowi bazę łączącą te wszystkie elementy, będąc jednocześnie w przedniej swej części łożem silnika. Klapy aluminiowe na zatrzaskach zapewniają dostęp do silnika (Amco) i zbiornika z paliwem. Pierścień (osłona) silnika wykonany jest z kilku warstw sklejki. W pierścień wmontowany jest model silnika Gnome-Rhône. Wierzch kabiny pilota otwierany. Tylna część kadłuba skorupowa wykonana z 2-milimetrowych desek balsowych. Skrzydła kesonowe dwudźwigarowe. Statecznik pionowy jest kryty balsą 1 mm w przedniej swej części, a ster kierunkowy ruchomy, ustawiany na ziemi. Statecznik poziomy posiadał początkowo ster wysokości ruchomy, co wzmagało efekt wzrokowy ale zmniejszało właściwości lotne modelu. Zmodyfikowany statecznik poziomy, bez kesonu, kryty jest tylko cienkim papierem japoń. Reszta modelu kryta grubym papierem japońskim. Ostatnia warstwa farby polerowana do połysku. Znaki malowane ręcznie. Wyposażenie kabiny: 2 fotele — pilota i nawigatora, instrumenty pokładowe, tablica przyrządów, k. m., mapa nawigacyjna itd. Koła pneumatyczne, śmigło z tworzywa sztucznego.

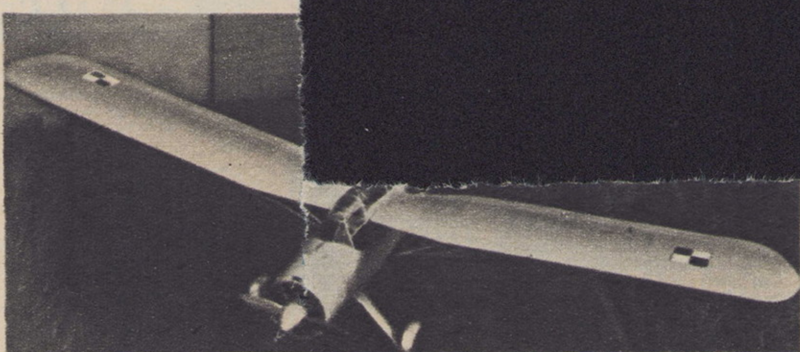
W roku 1955 w Cambridge w czasie próbnych lotów na skutek wadliwego wychylenia się steru kierunkowego przy starcie model wpada w korkociąg rozbijając całkowicie silnik. To odbiera mi szanse stawania do zawodów.

„Mewa" pierwszy swój lot odbyła na lotnisku w Langley w lecie 1954 roku, posiadała wówczas barwy samolotów polskich (zielony i popielaty). Latała dobrze. Niestety uszkodziła sobie całkowicie jedno skrzydło. Po remoncie pojechałem na zawody pod Cambridge w tym samym roku, gdzie podczas próbnego lotu zostaje uszkodzone podwozie przy lądowaniu. To uniemożliwiło mi przedstawienie jej do konkursu, wobec tego na konkurs oddałem jej poprzednika Luscombe Śliwer'a, który zdobył 1-miejsce (puchar i dyplom). Jednak we „Flying Review" ukazało się zdjęcie „Mewy" w tekście artykułu o tych zawodach (August 1954).

Po przeróbce podwozia (golenie kryte „tkaniną szklaną") i przemalowaniu na bardziej efektowny kolor aluminiowy brałem udział z „Mewą" w zawodach jesiennych w Radiett („Model Aircraft" Nr 54). „Mewa" wzbudzała duże zainteresowanie wśród Anglików, a sędziowie, piloci oblatywacze od D. H. przyznali mi pierwsze miejsce za pierwszorzędne wykonanie i wykończenie modelu. Na starcie jednak silnik zaciera się i model nie jest zdolny do wykonania lotu kwalifikacyjnego tak, że pierwsze miejsce zdobywa Anglik modelem na uwięzi Lincoln'a.

W roku 1956 nie brałem udziału w żadnych zawodach. W 1957 roku wyremontowana „Mewa" bierze udział w zawodach pod Cambridge, gdzie zdobywa 3-miejsce przegrywając trzema punktami ponieważ nie wystartowała z ziemi. W dwa tygodnie później w dniu 23 czerwca br. w Halton zdobywa pierwszą nagrodę „Flight'a". W dniu tym wykonuje trzy loty ku ogólnemu zachwytowi zgromadzonych, a mojej wielkiej satysfakcji, że po pokonaniu tylu trudności model mimo swej wielkości i ciężaru lata bez zarzutu. Przy starcie ma szybkie wznoszenie pod dużym kątem i wyrównuje sprawnie lot lecąc na wysokości około 20—30 metrów, a następnie po wygaszeniu silnika schodzi łagodnie ku ziemi lądując na kołach bez zwykłego, w takich przypadkach przewracania się przez plecy.

**U góry — Najlepsze modele [redacted]
man'a (I nagroda) i Percival [redacted]
Model redukcyjno-latający [redacted]
Z. Datkiewicza.**



„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: Jerzy R. Konieczny — redaktor naczelny, Jerzy Zarębski — sekretarz redakcji, Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf. Red. techn. — Irena Bąkowicz.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

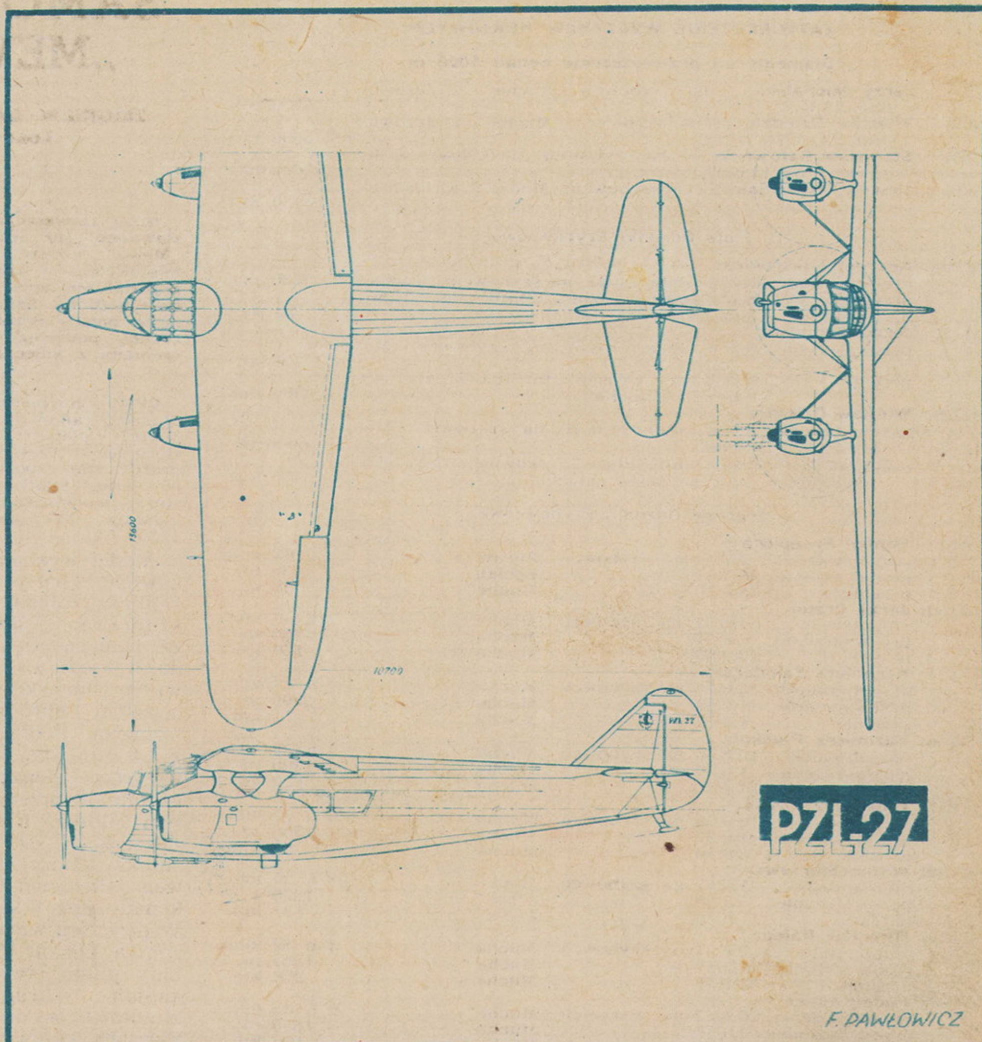
NAKŁAD: 30.000 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 7 SIERPNIA 1957 R. B-24. Zam. 4607/C

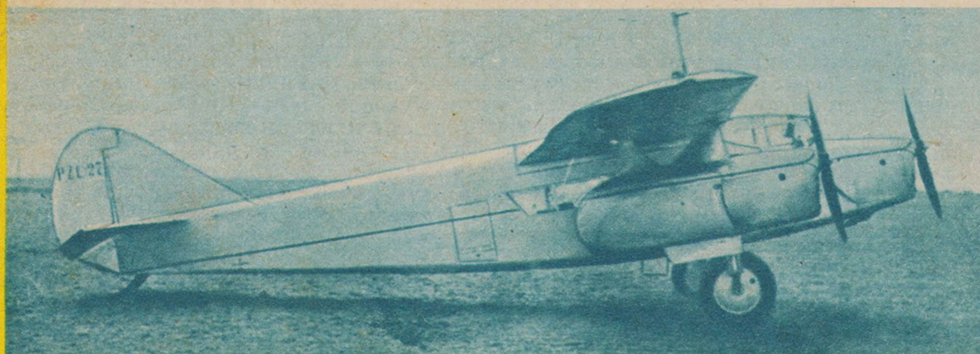
SAMOLOT POCZTOWO-KOMUNIKACYJNY PZL-27

SAMOLOT PZL-27, którego budowę rozpoczęto w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie w 1934 r. należał do lekkich samolotów pocztowo - komunikacyjnych, przewidzianych dla tras o długości około 700 km. Trzy silniki miały zapewniać maximum bezpieczeństwa. Samolot ten był wówczas nawskroś nowoczesny i po przejściu wszystkich prób miał być wprowadzony do lotów pocztowych w PLL „Lot". Był to grzbietopłat konwówczas na wskroś nowostrukcji mieszanej. Płat dwudźwigarowy konstrukcji drewnianej, niedzielony, zamocowany do kadłuba 4 sworzniami. Dźwigary — skrzynkowe. pokrycie ze sklejki brzozowej. Lotki różnicowe, szczelinowe. Na całej rozpiętości — klapy.

Kadłub był wykonany ze spawanych rur chromomolibdenowych. Wejście do kabiny załogi przez drzwi znajdujące się z prawej strony, do kabiny pasażerskiej — przez drzwi z lewej strony. Konstrukcja usterzenia z rurek stalowych. Ster kierunkowy — wyważony. Stery i stateczniki kryte płótnem. Podwozie wciągane w zawieszone pod płatem gondole silnikowe. Oryginalnie został rozwiązany mechanizm do wciągania podwozia Wciąganie wymagało zaledwie 30 sek, opuszczanie zaś — 20 sekund. Amortyzacja podwozia z krążków gumowych systemu Dunlop. Sygnalizacja położenia podwozia — świetlna. Napęd stanowiły 3 silniki szeregowe chłodzone powietrzem Gipsy Major o mocy 130 KM każdy. Śmigła drewniane (podane wyczyny ustalono ze śmigłami drewnianymi). Zbiorniki paliwa zabudowane w płacie. Kabina mieściła 5 pasażerów. Obok pilota znajdowało się miejsce dla radiotelegrafisty lub mechanika pokładowego. Za kabiną znajdowało się obszerne miejsce przeznaczone dla bagażu lub poczty, dostęp do którego prowadził przez drzwi znajdujące się z prawej strony kadłuba. PZL-27 nie wszedł do produkcji seryjnej, a jedyny egzemplarz znajdował się w eksploatacji PLL „Lot" jako samolot do lotów służbowych. PZL-27 był cały pomalowany na kolor srebrny.

FELIKS PAWŁOWICZ





Samolot pocztowo-komunikacyjny PZL-27.
Zdjęcie archiwalne

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	13,6	m
Długość	—	10,7	m
Wysokość	—	2,5	m
Pow. nośna	—	25,2	m²
Ciężar własny	—	1 450	kG
Ciężar w locie	—	2 320	kG
Obciążenie pow.	—	92,5	kG/m²
Obciążenie mocy	—	6,2	kG/KM
Prędkość max.	—	266	km/h
Prędkość podróżna	—	238	km/h
Prędkość lądowania	—	96	km/h
Czas wznoszenia (1 000 m)	—	3'37"	
Pułap praktyczny	—	4 800	m
Zasięg	—	700	km
Prędkość max. z podwoziem wysuniętym	—	175	km/h

POLSKIE DYWIZJONY NA ZACHODZIE

Opracował MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

318 DYWIZJON GDAŃSKI, MYŚLIWSKO-ROZPOZNAWCZY

DYWIZJON został sformowany 20 marca 1943 roku na lotnisku RAF Detling z przeznaczeniem współpracy z II Polskim Korpusem na Bliskim Wschodzie pod dowództwem generała Andersa.

Dyon początkowo wyekwipowano w samoloty typu „Hurricane Mk Ic i II".

Dnia 15 sierpnia 1943 roku przeniesiono go na Środkowy Wschód. Początkowo stacjonował w Maquebile niedaleko od Nazareth, a następnie w Gaza.

Dnia 20 grudnia 1943 roku dyon skierowano do Egiptu na lotnisko Quassassion.. W kwietniu 1944 roku dywizjon otrzymał samoloty „Spitfire V" i przeniesiono go do Włoch na lotnisko Trigno. Tutaj współpracował z VIII Armią i z II Korpusem Polskim oraz patrolował Wybrzeże Adriatyckie. Do zadań jego należało korygowanie ognia ciężkiej artylerii, rozpoznawanie celów ziemnych, fotografowanie, odnajdowanie pozycji artylerii nieprzyjacielskiej.

Dywizjon brał udział podczas operacji na Monte Cassino.

W czerwcu 1944 roku dywizjon wykonał 290 lotów rozpoznawczych i 65 lotów mających na celu korygowanie ognia artylerii. Następnie wykonywał zadania bojowe z lotnisk St. Vito — Tortoretto — Fermo — Castiglione — Falconoza — Cassandra — Piagiolino — Rimini — Ballaria — Forli Ferrara — Treviso — Risano.

W lipcu 1944 roku podczas walki o Anconę dyon wykonał 425 lotów rozpoznawczych i 85 lotów na korygowanie ognia artylerii oraz 176 lotów na atakowanie celów ziemnych. W czasie tych operacji 6 samolotów zostało uszkodzonych i jeden pilot ranny.

Od 21 lipca 1944 roku do 31 sierpnia 1944 roku dywizjon startował z lotniska Castiglione, współpracując z V Armią Amerykańską.

W dniu 29 lipca 1944 roku dowódca dywizjonu 318 przedstawiony został Królowi Wielkiej Brytanii na lotnisku Piagliolino.

W październiku 1944 roku dywizjon otrzymał samoloty „Spitfire IX".

W końcowej fazie wojny dywzijon wykonywał loty dalekiego rozpoznania nad Austrią i Jugosławią. Podczas swojej akcji wykonał 4 864 lotów operacyjnych w czasie 6 239 godzin, tracąc 3 pilotów zabitych w akcji, 4 w czasie lotów treningowych, 1 pilot strącony — dostał się do niewoli.

Dowódcami dywizjonu byli: L. Wielochowski, Z. Morzyński, W. Berezecki.

Dywizjon stacjonował między innymi na lotniskach: Maquebile (Palestyna), Gaza, Quassassion (Egipt), Trigno (Włochy), St. Vito — Tortoratto — Fermo, Castiglione, Falconara, Casandra — Piagiolino — Rimini, Ballaria — Forli, Ferrara — Trevino — Rosano (Udine).

Dywizjon wchodził w skład Desert Air Force, 285 skrzydło rozpoznawcze.



Mechanicy z 318 dywizjonu obsługują maszynę tuż przed startem do lotu bojowego.
Foto: M. Wyszkowski